

Texto actualizado de la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)

Juan Carlos I. Rey de España

A todos los que la presente vieren y entendieren, Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente Ley:

La hasta ahora vigente legislación reguladora del transporte por carretera data, en sus normas básicas, de 1947; la del transporte ferroviario, de 1877. Desde las fechas citadas hasta nuestros días se han producido en la realidad infraestructural sobre la que las referidas normas incidían, profundísimos cambios que afectan a los aspectos técnico, económico, social y político del transporte.

La falta de adecuación de unas normas promulgadas hace casi medio siglo, en un caso, y más de uno en el otro, para regular un transporte que se lleva a cabo con unos medios técnicos muy diferentes a los que en ellas pudieron preverse, y para establecer las pautas con que hacer frente a unas necesidades de desplazamiento encuadradas en una realidad sociológica distinta, y en un contexto económico y político absolutamente diversos a los existentes cuando fueron redactadas, hacían que la revisión general de las mismas fuera una tarea auténticamente inaplazable.

Hay que tener en cuenta, además, que el sector del transporte, lejos de caracterizarse por la existencia de unos principios permanentes que postulen la prolongada continuidad de las normas, tal y como ocurre en otros sectores del ordenamiento, se enmarca en lo que la iuspublicística alemana ha denominado expresivamente terreno de la «ley-medida», en el que las normas se han de caracterizar por su variabilidad, a fin de ser utilizadas como «medidas» ante las situaciones contingentes en que se desarrolla normalmente la realidad que tratan de regular.

Ello ha hecho que, en la práctica, hayan proliferado en la regulación del transporte las normas de carácter reglamentario, que, con una cobertura de legalidad, muchas veces dudosa, han tratado, de forma asistemática y dispersa, de hacer frente a las nuevas necesidades surgidas, creándose una fronda legislativa, en la que el solo hecho de determinar cuáles eran las normas vigentes constituía por sí misma, muchas veces, un auténtico problema.

Por ello, la Ley que ahora se promulga, partiendo del diseño de un sistema flexible en el que tienen cabida las diferentes situaciones fácticas, que, como mínimo a medio plazo, puedan presentarse, realiza una derogación expresa de todas las normas con rango de Ley formal, reguladoras del transporte por carretera y por ferrocarril, y prevé que en el momento de entrada en vigor de sus reglamentos generales queden, asimismo, derogadas el resto de las normas reguladoras de las citadas materias, excepto las que expresamente se declaren vigentes.

Establece, pues, la Ley un punto cero en la regulación del transporte terrestre, lo que forzosamente ha obligado a que la misma tenga una cierta extensión, pese al notable esfuerzo sintetizador realizado, como puede apreciarse sin más que ver el conjunto de disposiciones derogadas por la presente Ley.

La Ley realiza la ordenación del transporte terrestre en su conjunto, estableciendo normas de general aplicación, y así, los títulos preliminar y primero, se aplican, de forma global, a la totalidad de los modos de transporte terrestre, regulándose en los títulos sucesivos, de forma específica, el transporte por carretera y por ferrocarril. En relación con los transportes por cable y por trolebús, dada la más reciente promulgación de su legislación reguladora, y el carácter especial de la misma, se ha optado por una remisión a su normativa específica, sin perjuicio de su encuadramiento en el contexto de ordenación general del transporte terrestre, a través de la aplicación a los mismos de los referidos Títulos preliminar y primero de la Ley, además de la disposición adicional tercera, por lo que respecta al transporte por cable.

Dentro del más estricto respeto de las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades Locales, y, asimismo, del sistema constitucional y legal de atribución normativa y jerarquización de fuentes, la Ley pretende confesadamente su aplicación por vía directa o supletoria, al mayor ámbito en que ello resulte jurídicamente posible, partiendo de la idea de que el mantenimiento de un sistema común de transporte resulta absolutamente imprescindible para la vigencia efectiva de una serie de principios constitucionales entre los que se cita expresamente en el articulado la existencia de una unidad de mercado en todo el territorio del Estado.

Ello ha llevado a intentar establecer un sistema lo suficientemente flexible para que las características propias de las diversas Comunidades Autónomas puedan ser desarrolladas por éstas, dentro del marco general de la Ley, sin que para ello sea preciso que cada Comunidad Autónoma promulgue su propia regulación ordenadora del transporte, si así lo estima oportuno.

Este diseño de un sistema común de transportes, presidido por un marco normativo homogéneo, aunque compatible con los distintos desarrollos que las diferentes situaciones territoriales impliquen, se complementa con una delegación prácticamente total de las competencias ejecutivas, y aun normativas, estatales, que deban realizarse a nivel regional y local, lo que conlleva, y ello se establece explícitamente en la Ley Orgánica de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, la desaparición de la Administración del Estado anteriormente competente.

En definitiva, el sistema que se trata de conseguir es claro: Se intenta que el marco normativo general y la dirección global del sistema de transportes sea común en todo el Estado; ello se hace compatible con la existencia de normas diferenciadas, que, sin violentar dicho sistema general, den respuestas distintas a necesidades territoriales diferentes, según la voluntad de las distintas Comunidades Autónomas, y se atribuye la gestión única del referido sistema a las Entidades territoriales, evitándose la superposición de varias Administraciones diferentes en el ámbito regional.

Hay que añadir, además, que la Ley se aplica tanto al transporte interurbano como al urbano, respetándose en éste la competencia municipal, y acabando, de esta forma, con un vacío normativo que era causa de importantes disfunciones.

Por lo que se refiere a los principios económicos y sociales que la presiden, hay que decir que la Ley, respetando en todo caso el sistema de mercado y el derecho de libertad de empresa, constitucionalmente reconocidos, tiende, en todo caso, a que la empresa de transportes actúe en el mercado con el mayor grado de autonomía posible, permitiendo, a la vez, una graduación de intervencionismo administrativo, según cuáles sean las circunstancias existentes en cada momento.

La Ley contribuye a flexibilizar el sistema de ordenación del transporte, y a potenciar a las empresas que intervienen en dicho sector, a través de un amplio abanico de medidas, entre las cuales figuran la mejora del funcionamiento del sistema de ejercicio de la profesión de transportistas de viajeros, mediante el mecanismo de ligar las concesiones de servicios regulares y las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional, que posibilita que los transportistas regulares puedan -salvo excepciones- realizar también transporte regular, la no exigencia de que los vehículos sean propiedad del transportista, permitiendo otros sistemas de disponibilidad de los mismos, tales como el arrendamiento, que flexibilizarán su utilización y potenciarán su aprovechamiento; la previsión de la constitución de cooperativas y la realización de otras formas de colaboración entre transportistas, uniéndose entre sí para crear canales de comercialización y oferta de transportes, de una dimensión adecuada, paliando así la situación de atomización, que es uno de los principales problemas con los que se enfrenta el sector.

También puede destacarse, respecto a los servicios de transporte regular de viajeros, la previsión de otras fórmulas de gestión diferentes de la figura tradicional de la concesión, como el concierto y la gestión interesada. En estos mismos servicios se acortan los plazos de duración de las concesiones, posibilitándose una variación de los mismos en función de las características de las diferentes líneas, se flexibiliza su régimen de explotación, pudiendo las empresas concesionarias, dentro de los límites establecidos por la Administración, realizar las modificaciones en las condiciones de prestación, frecuencia de expediciones, etc., que la realidad social demande, y se posibilita la utilización de diferentes vehículos para la prestación del servicio, no exigiéndose la propiedad de los mismos, y facilitándose la colaboración temporal de otros transportistas para hacer frente a intensificaciones eventuales de tráfico. Asimismo, se prevén juntamente con las concesiones tradicionales para servicios lineales, otras de carácter zonal, que comprenderían, como regla general, todos los transportes regulares permanentes de uso general y de uso especial, y por último, se establece un régimen especial para las líneas de débil tráfico, de carácter generalmente rural, promovándose la creación y continuidad de las mismas, y la flexibilización de su explotación.

En cuanto al transporte discrecional, la nueva legislación introduce, asimismo, importantes medidas flexibilizadoras, especialmente en el transporte de mercancías, permitiendo como regla general que la misma autorización habilite, tanto para realizar transportes de carga completa, como de carga fraccionada, y con reiteración o no de itinerario. Por lo que se refiere al sistema autorizador de dicho transporte discrecional, hay que señalar que, junto con las autorizaciones tradicionales referidas a un vehículo concreto, la nueva Ley posibilita otras en las que los vehículos no estén determinados, previéndose incluso la posibilidad de autorizaciones sin condicionamiento del número de vehículos ni del volumen de carga; como regla general las referidas autorizaciones serán otorgadas sin plazo de duración prefijado. Por otra parte, la atención administrativa se concentra ahora -a diferencia del régimen anterior- en el vehículo tractor y no en el remolque o semirremolque, en cuanto al transporte realizado en conjuntos articulados. Por último, cabe destacar que se posibilita la utilización de la colaboración de otras empresas para atender intensificaciones coyunturales de la demanda con criterios análogos a los citados en el transporte regular.

En relación con las actividades complementarias y auxiliares del transporte, la Ley establece agencias de carga completa y carga fraccionada, y permite que se lleve a cabo, con radio de acción nacional, mediación en el transporte de carga fraccionada (paquetería), en coherencia con la posibilidad antes aludida de que cualquier transportista realice tal tipo de carga con el itinerario o con la periodicidad que estime conveniente.

No puede olvidarse, dentro de todas estas medidas que enumeramos, referentes a la flexibilización del sistema de Ordenación del Transporte, la desaparición del derecho de tanteo ferroviario, y, en general, de las medidas de protección a ultranza del ferrocarril, que son sustituidas por un sistema de competencia intermodal basado en la libertad de elección del usuario, sin perjuicio de la previsión de medidas públicas correctoras cuando el interés público así lo requiera.

Por último, hay que señalar que la Ley realiza una nueva regulación del transporte ferroviario, que viene a sustituir a las ya centenarias leyes ferroviarias de fines del siglo pasado, y primeros del actual, así como los Decretos-leyes, que, en 1962 y 1964, definieron el régimen jurídico de RENFE.

La parte más relevante de esta regulación quizá sea la que define la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario, que constituye el soporte básico de las comunicaciones ferroviarias nacionales, y cuya responsabilidad se encomienda por la Ley, en concordancia con el marco constitucional, a la Administración del Estado, en régimen de gestión directa, a través de la Sociedad Estatal «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles» (RENFE).

Asimismo, hay que destacar que se actualiza el régimen jurídico básico de RENFE, ajustándolo a las previsiones de la Ley General Presupuestaria, perfilando los mecanismos de control de dicha Red Nacional por la Administración del Estado, sin mengua de su conveniente autonomía de gestión, y recogiendo las modernas técnicas de planificación de objetivos a través de contratos-programa, así como los conceptos de obligaciones de servicio público y normalización de cuentas, en línea con el Derecho derivado de las Comunidades Europeas.

La Ley realiza, por otra parte, del modo más sintético posible, la regulación -obligada, aun cuando su previsible aplicación sea seguramente reducida- de los ferrocarriles de transporte privado, estableciendo, en cuanto a los primeros, las normas básicas para la gestión directa o indirecta de los correspondientes servicios, en línea con los principios inspiradores del resto de la Ley, y sometiendo los segundos al régimen de autorización administrativa.

Título Preliminar

Capítulo Primero. Ámbito de aplicación

Artículo 1.

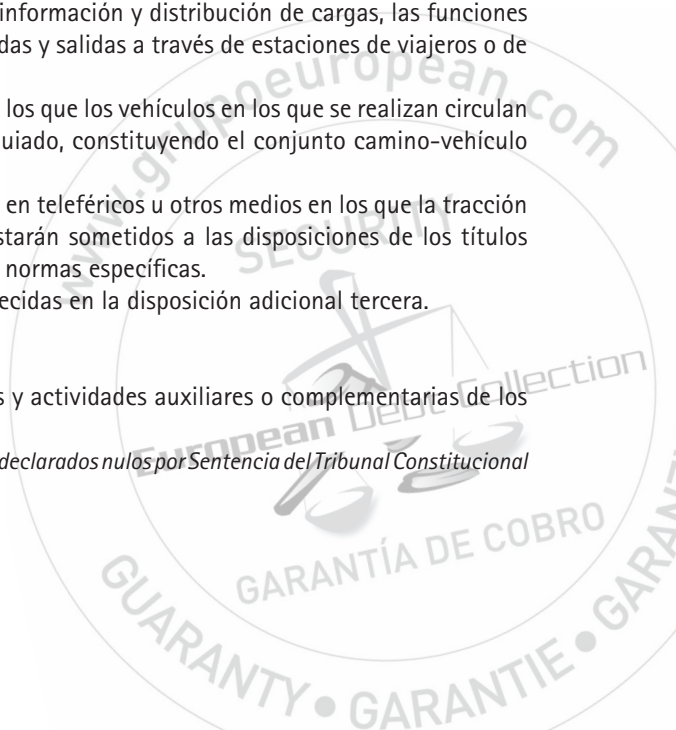
1. Se regirán por lo dispuesto en esta Ley:

- 1.º Los transportes de viajeros y mercancías, teniendo la consideración de tales aquellos realizados en vehículos automóviles que circulen sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía, por toda clase de vías terrestres urbanas o interurbanas, de carácter público, y asimismo, de carácter privado, cuando el transporte que en los mismos se realice sea público.
 - 2.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales a los efectos de esta Ley, la actividad de agencia de transportes, la de transitario, los centros de información y distribución de cargas, las funciones de almacenaje y distribución, la agrupación y facilitación de las llegadas y salidas a través de estaciones de viajeros o de mercancías, y el arrendamiento de vehículos.
 - 3.º Los transportes por ferrocarril, considerándose como tales aquellos en los que los vehículos en los que se realizan circulan por un camino de rodadura fijo, que les sirve de sustentación y de guiado, constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación.
2. Los transportes que se lleven a cabo en trolebús, así como los realizados en teleféricos u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino de rodadura fijo, estarán sometidos a las disposiciones de los títulos preliminar y primero de la presente Ley, rigiéndose en lo demás por sus normas específicas.
- Serán de aplicación, no obstante, al transporte por cable las reglas establecidas en la disposición adicional tercera.

Artículo 2. ⁽¹⁾

La presente Ley será de aplicación directa, en relación con los transportes y actividades auxiliares o complementarias de los mismos, cuya competencia corresponda a la Administración del Estado.

⁽¹⁾ El segundo inciso del párrafo primero y el párrafo segundo de este artículo han sido declarados nulos por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.



Capítulo II. Principios generales

Artículo 3.

La organización y funcionamiento del sistema de transportes se ajustará a los siguientes principios:

- a) Establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que lo integran, y de las actuaciones de los distintos órganos y Administraciones Públicas competentes.
- b) Satisfacción de las necesidades de la comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social.
- c) Mantenimiento de la unidad de mercado en todo el territorio español, conforme al artículo 139.2 de la Constitución.

Artículo 4.

1. Los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso.
2. La eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos. Los poderes públicos velarán, al respecto, por la coordinación de actuaciones, unidad de criterios, celeridad y simplificación procedimentales y eficacia en la gestión administrativa.
3. En el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios.

Capítulo III. Régimen de competencias y coordinación de las mismas

Artículo 5.

1. El ejercicio de sus competencias por los distintos órganos administrativos no podrá realizarse de tal manera que impida u obstaculice la efectividad de las encomendadas a los restantes en cuanto éstas fueran conducentes al cumplimiento de los principios establecidos en el artículo 3.
2. La Administración del Estado deberá promover la coordinación de sus competencias con las de las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, estableciendo, en su caso, con las mismas los convenios u otras fórmulas de cooperación que resulten precisas en orden a la efectividad de las mismas y a la adecuada consecución de los principios establecidos en el artículo 3.

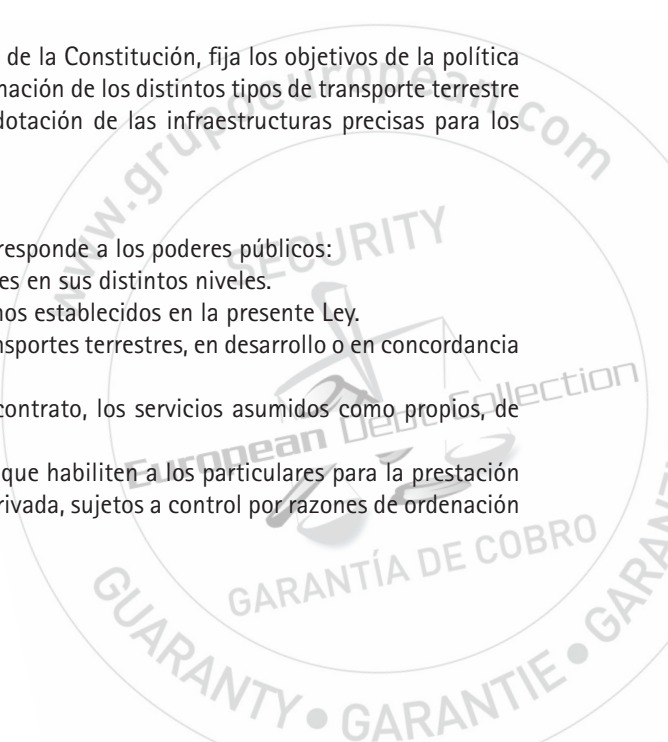
Artículo 6.

El Gobierno de la Nación, de conformidad con lo previsto en el artículo 97 de la Constitución, fija los objetivos de la política general de transportes, y en el ámbito de su competencia asegura la coordinación de los distintos tipos de transporte terrestre entre sí, y con los demás modos de transporte, y procura la adecuada dotación de las infraestructuras precisas para los mismos.

Artículo 7.

De conformidad con los criterios señalados en los artículos anteriores, corresponde a los poderes públicos:

- a) Formular las directrices y objetivos de la política de transportes terrestres en sus distintos niveles.
- b) Planificar o programar el sistema de transportes terrestres en los términos establecidos en la presente Ley.
- c) Promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación de los transportes terrestres, en desarrollo o en concordancia con la presente Ley.
- d) Gestionar directamente por sí mismos, o indirectamente, a través de contrato, los servicios asumidos como propios, de conformidad con lo previsto en esta Ley, por razones de interés público.
- e) Expedir las correspondientes autorizaciones o licencias administrativas que habiliten a los particulares para la prestación de servicios y la realización de actividades de transporte de titularidad privada, sujetos a control por razones de ordenación o policía administrativa.



- f) Ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los servicios y actividades de transportes terrestres.
- g) Adoptar en general las medidas necesarias para asegurar el correcto funcionamiento del sistema de transportes terrestres.

Artículo 8.

Las competencias que, en materia de transportes, corresponden al Estado, serán ejercidas por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, salvo que estén atribuidas al Gobierno u otro órgano de la Administración, conforme a los preceptos de esta Ley o del resto del ordenamiento jurídico vigente.

Capítulo IV. Órganos de coordinación interadministrativa

Artículo 9.

1. Para promover y facilitar el ejercicio coordinado de las potestades públicas por las Administraciones del Estado y de las Comunidades Autónomas, y asegurar el mantenimiento de un sistema común de transportes en toda la Nación, se crea, con carácter de órgano consultivo y deliberante, la Conferencia Nacional de Transportes, que estará constituida por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y por los Consejeros de las Comunidades Autónomas, competentes en el ramo de transportes. Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la citada Conferencia representantes de otros Departamentos de la Administración Central, o de las Comunidades Autónomas afectadas.
2. La Conferencia Nacional de Transportes tendrá su sede en la capital del Estado. Su Presidente será el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y se reunirá, al menos, dos veces al año.
3. La convocatoria de la Conferencia se efectuará por su Presidente, ya se trate de reunión ordinaria, o de las extraordinarias que se celebren para el tratamiento de asuntos que no admitan demora. En este último caso, la convocatoria podrá también formularse a instancia de cualquiera de sus miembros.

Artículo 10.

Los entes públicos representados en la Conferencia Nacional de Transportes podrán someter al conocimiento de la misma cuantos asuntos relevantes de su competencia puedan tener incidencia en el funcionamiento y coordinación del sistema de transporte, y especialmente los siguientes:

- a) Los proyectos de programación o planificación de los sectores del transporte terrestre, de las distintas Administraciones Públicas, previamente a su aprobación por el órgano correspondiente.
- b) Los anteproyectos de Leyes y proyectos de Reglamentos en materia de transportes, elaborados por las distintas Administraciones Públicas.
- c) Las previsiones generales sobre las actuaciones del Estado en relación con acuerdos o convenios internacionales en materia de transportes.
- d) Las incidencias entre Administraciones en materia de transportes cuando afecten al funcionamiento general del sistema, y las actuaciones de coordinación entre las mismas.
- e) Cuantos asuntos en la materia revistan relevancia y no alcancen la conformidad de la Comisión de Directores Generales a la que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 11.

1. Al objeto de llevar a cabo la coordinación inmediata y ordinaria de las competencias estatales y autonómicas, y de asegurar la efectividad del cumplimiento de los fines atribuidos a la Conferencia Nacional de Transportes, existirá, con idéntico carácter de órgano deliberante, la «Comisión de Directores Generales de Transporte», integrada por los titulares de las Direcciones Generales competentes en materia de transporte terrestre de la Administración Central de las Comunidades Autónomas. La Comisión estará presidida por el Director general de Transportes Terrestres de la Administración del Estado, y se reunirá al menos cuatro veces al año.
Cuando la naturaleza de los asuntos a tratar así lo requiera, podrán incorporarse a la Comisión los titulares de otras Direcciones Generales de las citadas Administraciones.
2. La Comisión de Directores Generales de Transportes actuará como órgano ordinario de coordinación técnica y administrativa en materia de transportes terrestres, entre las distintas Administraciones Públicas, y deliberará sobre cuantos asuntos de la competencia de sus miembros puedan afectar al adecuado funcionamiento del sistema de transportes.

Asimismo, la referida Comisión actuará como órgano de apoyo y de discusión previa de cuantos asuntos sean de la competencia de la Conferencia Nacional de Transportes, la cual podrá delegarle el conocimiento de los asuntos de su competencia.

La Comisión de Directores Generales podrá crear las Subcomisiones y grupos de trabajo que resulten necesarios.

Título primero. Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre

Capítulo I. Directrices generales

Artículo 12.

1. Conforme a lo establecido en el artículo 38 de la Constitución, y de acuerdo con los principios generales recogidos en los artículos 3 y 4 de la presente Ley, el marco de actuación en el que habrán de desarrollarse los servicios y actividades de transporte es el de economía de mercado, con la obligación, a cargo de los poderes públicos, de promover la productividad y el máximo aprovechamiento de los recursos.
2. La actuación pública en el sector se sujetará a lo establecido en esta Ley para cada modo o clase de transporte, correspondiendo a los poderes públicos la misión de procurar la eficaz prestación de los servicios de titularidad pública, así como las funciones de policía o fomento de los transportes de titularidad privada.

Artículo 13.

Por los órganos competentes de la Administración, a fin de posibilitar el cumplimiento de los principios expresados en los artículos 3 y 4, podrán adoptarse, durante el tiempo preciso, y en las formas previstas en esta Ley y en sus normas de desarrollo, medidas que promuevan la corrección de las posibles deficiencias estructurales del sistema de transportes, tendiendo a la eliminación de las insuficiencias y de los excesos de capacidad, y vigilando la implantación y mantenimiento de servicios o actividades del transporte, acordes con las necesidades de la demanda.

Artículo 14.

El Gobierno podrá suspender, prohibir o restringir total o parcialmente, por el tiempo que resulte estrictamente necesario, la realización de alguna o algunas clases de servicios o actividades de transporte objeto de la presente Ley, ya fueren de titularidad pública o privada, por motivos de defensa nacional, orden público, sanitarios.⁽²⁾ Dichas medidas podrán, en su caso, justificar la procedencia de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.

⁽²⁾ El inciso final de la primera parte del párrafo fue declarado nulo por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.

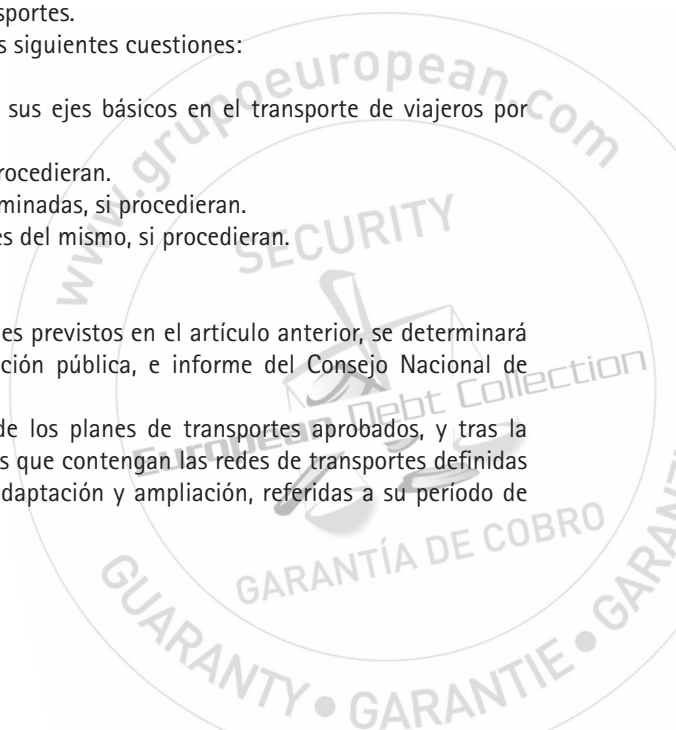
Capítulo II. Programación y planificación

Artículo 15.

1. La Administración podrá programar o planificar la evolución y desarrollo de los distintos tipos de transportes terrestres, a fin de facilitar el desarrollo equilibrado y armónico del sistema de transportes.
2. Los programas o planes contendrán especialmente previsiones sobre las siguientes cuestiones:
 - a) Los servicios o actividades de gestión pública directa.
 - b) El diseño general o parcial de la red de transportes regulares o de sus ejes básicos en el transporte de viajeros por carretera y de la Red Nacional integrada en el transporte ferroviario.
 - c) Las restricciones o condicionamientos para el acceso al mercado, si procedieran.
 - d) Las prohibiciones o restricciones de transporte en zona o zonas determinadas, si procedieran.
 - e) Las medidas de fomento y apoyo al transporte o a determinadas clases del mismo, si procedieran.

Artículo 16.

1. El procedimiento de elaboración y aprobación de los programas o planes previstos en el artículo anterior, se determinará reglamentariamente. En todo caso existirán los trámites de información pública, e informe del Consejo Nacional de Transportes, regulado en el artículo 36.
2. Los órganos administrativos competentes elaborarán, en desarrollo de los planes de transportes aprobados, y tras la aplicación de métodos de selección de inversiones, esquemas directores que contengan las redes de transportes definidas y previstas, así como las prioridades referentes a su modernización, adaptación y ampliación, referidas a su periodo de vigencia.



Capítulo III. Régimen económico-financiero de los servicios y actividades de transporte terrestre

Artículo 17.

1. Las empresas prestadoras de los servicios de transporte público a los que se refiere la presente Ley o de actividades auxiliares o complementarias del mismo, llevarán a cabo su explotación con plena autonomía económica, gestionándolos de acuerdo con las condiciones en su caso establecidas, a su riesgo y ventura, con las excepciones que en su caso se establezcan en relación con las empresas públicas ferroviarias.
2. No obstante lo previsto en el punto anterior, en los transportes públicos prestados mediante concesión administrativa serán aplicables en relación con las cuestiones a las que dicho punto se refiere, las disposiciones de la legislación de contratos del Estado, sobre régimen económico del contrato de gestión de servicios públicos, en concordancia con los preceptos de esta Ley.

Artículo 18.⁽³⁾

El precio de los transportes discretos de viajeros y mercancías y el de las actividades auxiliares y complementarias de transporte, será libremente fijado por las partes contratantes.

No obstante, cuando una Comunidad Autónoma haya establecido tarifas de obligado cumplimiento para los transportes interurbanos de viajeros en vehículos de turismo que se desarrollen íntegramente en su territorio, éstas serán también de aplicación a cuantos servicios de esta clase se inicien en el mismo, sea cual fuere el lugar en que finalicen.

Tampoco estarán sometidos a tarifas aprobadas por la Administración los transportes regulares de viajeros temporales o de uso especial.

⁽³⁾ Artículo redactado por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Artículo 19.

1. Las tarifas del transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio o realización de la actividad, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias.
2. La estructura tarifaria se ajustará a las características del transporte o de la actividad auxiliar o complementaria del mismo de que en cada caso se trate, y se configurará de forma que fomente la inversión, la seguridad y la calidad.
3. La revisión de las tarifas se autorizará por la Administración, de oficio o a petición de los titulares de los servicios o actividades de transporte o, en su caso, de las asociaciones empresariales o de usuarios.

La revisión podrá ser individualizada o de carácter general para los transportes de una determinada clase, y procederá cuando hayan sufrido variación las partidas que integran la estructura de costes de modo que se altere significativamente el equilibrio económico del servicio o de la actividad, impidiéndose atender las finalidades previstas en el punto 1.

Tanto la fijación inicial como las sucesivas revisiones de las tarifas deberán realizarse teniendo en cuenta la situación, las modificaciones y la interacción recíproca del conjunto de variables que se determinen como elementos integrantes de la estructura tarifaria.

4. No obstante lo previsto en el punto 1 anterior, excepcionalmente podrán establecerse, en los servicios en los que existan motivos económicos o sociales para ello, tarifas a cargo del usuario más bajas de las que resultarían por aplicación de lo dispuesto en dicho punto, estableciéndose un régimen especial de compensación económica u otras fórmulas de apoyo a las correspondientes empresas por parte de las Administraciones afectadas o interesadas. Dicho régimen especial de apoyo podrá extenderse a otras clases de transporte por razones de perfeccionamiento tecnológico o mejoras del sistema de transporte que se lleven a cabo en supuestos determinados.

En ningún caso se admitirán subvenciones o apoyos que cubran déficit imputables a una inadecuada gestión empresarial.

5. No obstante, lo dispuesto en el número 3 de este artículo, dentro del segundo trimestre de cada año, la Administración procederá a una revisión de carácter general de las tarifas de los servicios públicos regulares interurbanos permanentes de uso general de transporte de viajeros por carretera en régimen de concesión, la cual se ajustará a las siguientes reglas:

- a) Dicha revisión tendrá como fundamento la modificación de los precios calculada como la variación anual de la media de los datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística en el año natural anterior de los índices de precios al consumo (grupo general para el conjunto nacional) sobre la misma medida del año precedente (en adelante Δ IPCmedio)

y la modificación del número de viajeros-kilómetro realizados en cada concesión en el año natural anterior (en adelante V_{kmr}) en relación con la misma magnitud correspondiente al año precedente (en adelante V_{kmr-1}).

A estos efectos, la revisión se realizará calculando el coeficiente C, mediante la expresión:

$$C = 1 + \Delta IPC_{medio} - X,$$

Donde ΔIPC_{medio} figurará expresado en tanto por uno con el signo que corresponda y el valor X viene dado por:

$$X = 1/100 [(V_{kmr} - V_{kmr-1}) / V_{kmr-1}]$$

Donde V_{kmr} se referirá al año natural anterior a la revisión y V_{kmr-1} al año inmediatamente anterior a aquél, estando en todo caso limitado su valor por la siguiente fórmula expresada en porcentaje:

$$0 \leq X \leq 1$$

El coeficiente C se aplicará a las tarifas vigentes en cada una de las concesiones (T_{t-1}) de forma que la tarifa revisada (T_t) para cada momento sea:

$$T_t = T_{t-1} \cdot C$$

b) Las revisiones tarifarias realizadas en ejecución de lo dispuesto en este número no estarán sujetas al régimen establecido en el artículo 16 del Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de junio, de Medidas Urgentes de Carácter Fiscal y de Fomento y Liberalización de la Actividad Económica.

Los Ministros de Fomento y Economía podrán establecer mediante Orden conjunta las especificaciones que, en su caso, consideren necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este número.

6. La falta de aportación por parte de un concesionario de los datos estadísticos relativos a una concesión en los términos reglamentariamente establecidos tendrá como consecuencia, independientemente de las sanciones a que legalmente hay lugar, que no se revise la tarifa de esa concesión hasta que dicha falta sea subsanada.

La omisión, el error o la falsedad en los referidos datos aportados por el concesionario tendrá como consecuencia, independientemente de la sanción a que, en su caso, pudiera haber lugar conforme a lo legalmente establecido, que, una vez detectados aquéllos, se proceda a rectificar la tarifa revisada que se hubiera calculado tomando en cuenta tales datos, así como todas las que, en su caso, se hubiesen aprobado con posterioridad.

7. A efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general, deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

Los Ministros de Fomento y Economía podrán establecer mediante orden conjunta las especificaciones que, en su caso, consideren pertinentes para el exacto cumplimiento de lo dispuesto en este número.⁽⁴⁾

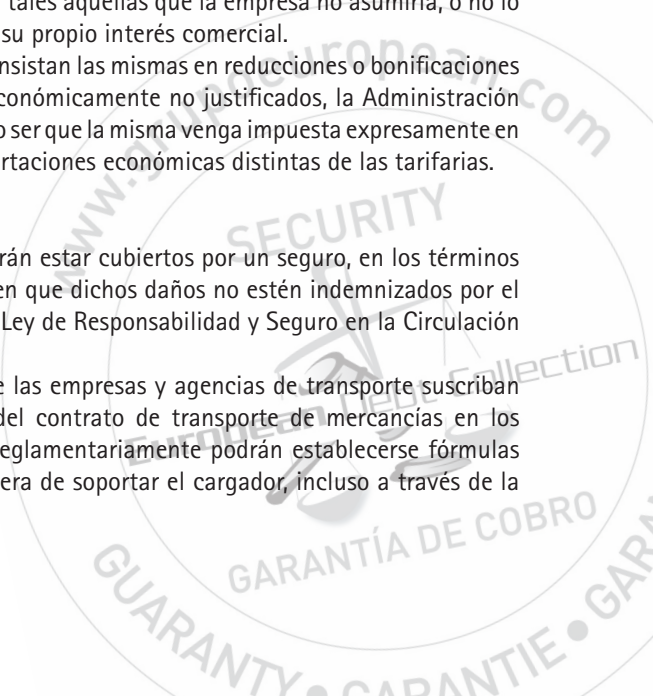
⁽⁴⁾ Puntos 5, 6 y 7 redactados por la Ley 24/2001, de 27 de diciembre.

Artículo 20.

1. La Administración, cuando existan motivos sociales que lo justifiquen, podrá imponer a las empresas titulares de servicios regulares de viajeros obligaciones de servicio público, entendiéndose por tales aquellas que la empresa no asumiría, o no lo haría en la misma medida y condiciones, si considerase exclusivamente su propio interés comercial.
2. Cuando se realice la imposición de obligaciones de servicio público, ya consistan las mismas en reducciones o bonificaciones tarifarias o en la prestación de servicios o realización de actividades económicamente no justificados, la Administración vendrá obligada a compensar a las empresas del coste de la obligación, a no ser que la misma venga impuesta expresamente en el título habilitante con el carácter de no indemnizable con cargo a aportaciones económicas distintas de las tarifarias.

Artículo 21.

1. En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran éstos deberán estar cubiertos por un seguro, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia, en la medida en que dichos daños no estén indemnizados por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la Ley de Responsabilidad y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.⁽⁵⁾
2. La Administración podrá, asimismo, establecer la obligatoriedad de que las empresas y agencias de transporte suscriban un seguro que cubra su responsabilidad derivada del cumplimiento del contrato de transporte de mercancías en los términos y con los límites que se determinen por la Administración. Reglamentariamente podrán establecerse fórmulas de coordinación de dicho seguro con el que cubra los riesgos, que hubiera de soportar el cargador, incluso a través de la unificación de ambos.



3. El importe de los seguros previstos en este artículo tendrá la consideración de gasto de explotación, y será por tanto repercutible en las correspondientes tarifas.

⁽⁵⁾ Punto 1 redactado por la Ley 14/2000, de 30 de diciembre.

Artículo 22.⁽⁶⁾⁽⁷⁾

1. A los efectos señalados en esta ley, se entiende por cargador o remitente la persona, física o jurídica, que, ya sea directamente o como intermediario de transporte, solicita la realización del transporte en nombre propio y frente a la cual el porteador asume, en virtud del contrato, la obligación de efectuarlo.

Cuando la realización del transporte fuera requerida al porteador por el personal de una empresa en el ejercicio de las funciones que en ésta tenga atribuidas, se presumirá, salvo prueba en contrario, que contrata en nombre de dicha empresa, correspondiendo, por consiguiente, a ésta la posición de cargador en el contrato.

En los demás casos, se presumirá, salvo prueba en contrario, que la persona que requiere los servicios del porteador contrata el transporte de las mercancías en nombre propio, asumiendo la posición de cargador en el contrato.

Por su parte, se entiende por expedidor la persona, física o jurídica, que entrega las mercancías al porteador para su transporte. Podrá ser expedidor de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

Por consignatario o destinatario se entiende la persona, física o jurídica, a la que el porteador ha de entregar las mercancías objeto del transporte una vez finalizado éste. Podrá ser consignatario de las mercancías el propio cargador o una persona distinta.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los números anteriores, reglamentariamente y previo informe del Comité Nacional de Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrán establecerse limitaciones por razones de seguridad en relación con la participación activa en la realización de operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga por parte de los conductores de los vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase "C+E".

⁽⁶⁾ Artículo redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

⁽⁷⁾ Los puntos 2, 3, 4 y 6 deben entenderse derogados por los artículos 20 y 22 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

Artículo 23.⁽⁸⁾⁽⁹⁾

2. Salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones diferentes, la responsabilidad de los porteadores de viajeros por las pérdidas o averías que sufran los equipajes de éstos estará limitada como máximo a 14,5 euros por kilogramo. Su responsabilidad por las pérdidas o averías que sufran los encargos que transporten se regirá por las condiciones señaladas en el apartado 1 de este artículo en relación con el transporte de mercancías.

A tal efecto, se entiende por equipaje cualquier objeto o conjunto de objetos que, a petición del viajero, acompañen a éste durante el viaje a bordo de la bodega, la baca o remolque del mismo vehículo. Se entiende por encargo cualquier objeto que la empresa transportista se obliga a transportar por cuenta ajena a bordo del vehículo que realice el servicio de que se trate, cuando dicho objeto no guarde relación directa con ninguno de los viajeros que ocupan plaza en el mismo vehículo.

La vigilancia de los bultos de mano corresponderá al viajero al que acompañan y, en consecuencia, serán de su cuenta los daños que éstos puedan sufrir mientras se encuentren a bordo del vehículo, salvo que pruebe la responsabilidad de la empresa transportista, en cuyo caso serán de aplicación las limitaciones anteriormente previstas en relación con los equipajes. En todo caso, se considerará responsable a la empresa transportista de la posible pérdida o deterioro de los bultos de mano ocurrida en algún momento en que, con ocasión de una parada, todos los ocupantes hubieran abandonado el vehículo sin que, inmediatamente después, el conductor hubiera cerrado las puertas de acceso al mismo. A tal efecto, se entenderá por bulto de mano todo pequeño objeto destinado al abrigo, adorno o uso personal que un viajero lleve consigo durante el viaje a bordo del habitáculo del vehículo.

3. Reglamentariamente se establecerá un procedimiento simplificado de depósito, y en su caso enajenación, de las mercancías no retiradas o cuyos portes no sean pagados a fin de garantizar la percepción por el transportista de los mismos.

⁽⁸⁾ Artículo redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

⁽⁹⁾ El punto 1 deben entenderse derogado por la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del Contrato de Transporte T

Artículo 24.

1. Los contratos de transporte de viajeros, de carácter individual o por asiento, se entenderán convenidos de conformidad con las cláusulas de los contratos tipo que en cada caso apruebe la Administración, y se formalizarán a través de la expedición del correspondiente billete.
2. Asimismo, la Administración podrá aprobar contratos tipo en relación con los transportes de mercancías o de viajeros contratados por vehículo completo y con los arrendamientos de vehículos, siendo sus condiciones aplicables, únicamente de forma subsidiaria o supletoria, a los que libremente pacten las partes de forma escrita en el correspondiente contrato.

Capítulo IV. Coordinación entre los distintos modos de transporte terrestre y transporte combinado

Artículo 25.

Con objeto de dar cumplimiento a los principios expresados en el artículo 3 de esta Ley, la Administración procurará la armonización de las condiciones de competencia de los distintos tipos de transporte terrestre entre sí y entre éstos y los demás modos de transporte, realizando, en su caso, las actuaciones precisas tendentes a su coordinación y complementación recíproca.

Artículo 26.

El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, previo informe del Consejo Nacional de Transportes, podrá excepcionalmente, por razones extraordinarias de interés público que lo justifiquen, adoptar, durante el tiempo que resulte preciso, medidas tendentes a que se realice un desplazamiento o trasvase entre modos de transporte en el tráfico de determinadas mercancías.

Artículo 27.

1. Reglamentariamente y siempre que ello resulte justificado por razones objetivas de interés público, inherentes a la necesidad de posibilitar o favorecer una más adecuada prestación y desarrollo del transporte, podrá establecerse un régimen especial para las empresas que lleven a cabo transporte en un determinado modo, que permita a las mismas complementar dicho transporte con el realizado en un modo diferente, siempre que éste sea antecedente o continuación de carácter complementario del realizado en el otro.
2. A través del referido régimen especial podrá autorizarse a las citadas empresas a realizar funciones normalmente reservadas a las agencias de transporte, contratando, en nombre propio, con transportistas debidamente autorizados, la realización en un determinado modo de transporte complementario al que directamente lleven a cabo ellas mismas en modos diferentes.

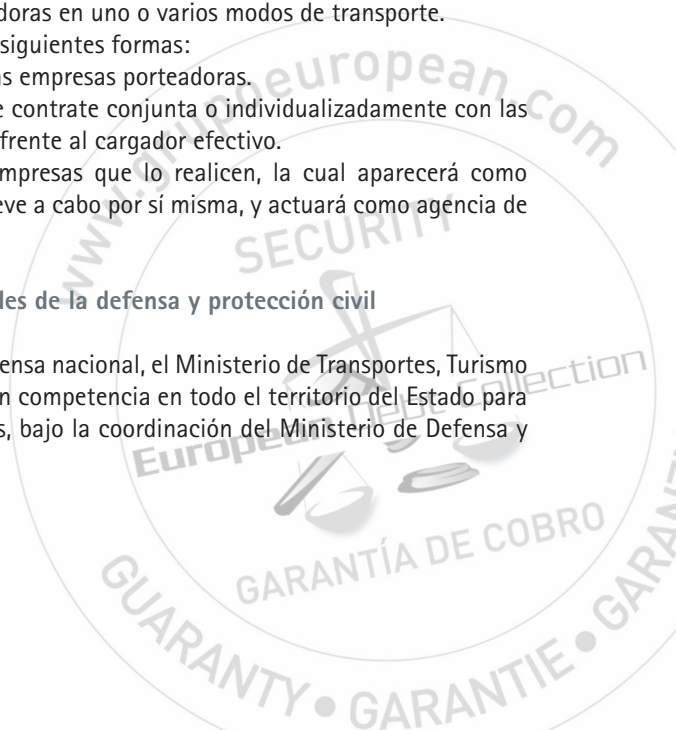
Artículo 28.

1. Se considera transporte combinado o sucesivo aquel en que existiendo un único contrato con el cargador o usuario es realizado materialmente de forma sucesiva por varias empresas porteadoras en uno o varios modos de transporte.
2. La contratación del transporte combinado podrá llevarse a cabo de las siguientes formas:
 - a) Contratando el transporte el cargador conjuntamente con las distintas empresas porteadoras.
 - b) Mediante la actuación de una agencia de transporte o transitario que contrate conjunta o individualizadamente con las distintas empresas porteadoras y se subrogue en la posición de éstas frente al cargador efectivo.
 - c) Contratando el transporte el cargador o usuario con una de las empresas que lo realicen, la cual aparecerá como porteador efectivo en relación con el transporte que materialmente lleve a cabo por sí misma, y actuará como agencia de transporte en relación con las demás empresas.

Capítulo V. Coordinación del sistema de transportes con las necesidades de la defensa y protección civil

Artículo 29.

1. De conformidad con lo establecido en la legislación reguladora de la defensa nacional, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones es el órgano de la Administración Civil del Estado con competencia en todo el territorio del Estado para ejecutar la política de defensa nacional, en el sector de los transportes, bajo la coordinación del Ministerio de Defensa y de acuerdo con lo previsto en esta Ley.



2. Por ello, y conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.4 de la Constitución, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones controlar y coordinar las actividades de las Comunidades Autónomas en materia de transportes, cuando la defensa nacional así lo requiera.

Artículo 30.

1. En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones estudiar, planificar, programar, proponer, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos se relacionen con la aportación del Ministerio a la defensa nacional, en el ámbito de los transportes.
2. De igual modo, desarrollará las mismas funciones en cuanto se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios, de acuerdo con los Planes Sectoriales de Movilización y los Planes de Movilización Ministeriales.
3. A estos efectos, por dicho Ministerio se diseñarán y se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de los transportes sean precisos.

Artículo 31.

En el ámbito de la protección civil, en su relación con la actividad de los transportes, corresponde al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de acuerdo con las reglas y normas coordinadoras establecidas por el Ministerio del Interior:

- Informar y colaborar en la redacción de las disposiciones generales y las normas técnicas sobre seguridad y protección que al efecto se dicten relacionadas con la aportación de los transportes a las actividades de protección civil.
- Participar en la formulación de los criterios necesarios para establecer el catálogo de los recursos movilizables que precise la protección civil en el ámbito de los transportes, así como en la elaboración del mismo.
- Participar en la coordinación de las acciones de los órganos competentes en materia de protección civil, relacionadas con la prevención de riesgos, el control de emergencias y la rehabilitación de los servicios públicos afectados por éstas, que incidan en los transportes o en las que sea necesaria la intervención de los mismos.
- Proponer la normalización de técnicas y medios sobre transportes que sean de interés para el cumplimiento de los fines de la protección civil.
- Colaborar en la elaboración y homologación de los Planes Territoriales y Especiales de intervención en emergencias que pueden afectar a los transportes, así como a la ejecución de las previsiones relativas al empleo de éstos.

Capítulo VI. La inspección del transporte terrestre

Artículo 32.

1. La actuación inspectora tendente a garantizar el cumplimiento de las normas reguladoras del transporte terrestre y de las actividades complementarias y auxiliares del mismo estará encomendada a los servicios de inspección del transporte terrestre.
2. Los miembros de la inspección del transporte terrestre, en casos de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo necesario de las unidades o destacamentos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y Policías Autónomas o Locales.
3. Sin perjuicio de la cooperación regulada en el punto anterior, en los territorios en que esté atribuida la vigilancia del transporte a la Guardia Civil, dentro de cada Subsector de la Agrupación de Tráfico, existirá un número suficiente de agentes que tendrá como dedicación preferente dicha vigilancia y actuará bajo las directrices y orientaciones de los órganos superiores de los servicios de inspección del transporte. La coordinación de estas actuaciones se articulará a través de los Gobernadores civiles.

Artículo 33.⁽¹⁰⁾

1. El personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre tendrá, en el ejercicio de sus funciones, la consideración de autoridad.
2. Los hechos constatados por el personal referido en el apartado anterior tendrán valor probatorio cuando se formalice en documento público, observando los requisitos legales pertinentes, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de sus respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios administrados.
3. Los titulares de los servicios y actividades a los que se refiere la presente ley, los titulares de empresas en cuyas instalaciones se realicen actividades de transporte terrestre o relacionadas con el mismo, así como quienes ocupen la posición de

cargador o remitente, mero expedidor o destinatario o consignatario en un transporte de mercancías, los usuarios de un transporte de viajeros y, en general, las personas afectadas por sus preceptos, vendrán obligadas a facilitar al personal de la Inspección del Transporte Terrestre, en el ejercicio de sus funciones, la inspección de sus vehículos e instalaciones y el examen de los documentos, libros de contabilidad, facturas, títulos de transporte y datos estadísticos que estén obligados a llevar, así como cualquier otra información relativa a las condiciones de prestación de los servicios realizados que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transportes. Dicha obligación alcanzará, en todo caso, a todos aquellos libros, documentos de gestión, control o estadísticas cuya cumplimentación o llevanza obligatoria venga establecida por la normativa económica, fiscal, social y laboral o medioambiental que resulte de aplicación a los sujetos anteriormente señalados. Por cuanto se refiere a los usuarios del transporte de viajeros, estarán obligados a identificarse a requerimiento del personal de la inspección cuando éste se encuentre realizando sus funciones en relación con el servicio utilizado por aquéllos.

A tal efecto, los servicios de inspección podrán recabar la documentación precisa para el mejor cumplimiento de su función en la propia empresa o bien requerir la presentación de dicha documentación en las oficinas públicas correspondientes, así como, en su caso, la comparecencia del empresario o su representante, en los términos establecidos en la legislación de procedimiento administrativo, ante las oficinas públicas cuando sea requerido para ello. A tales efectos, en las inspecciones llevadas a cabo en carretera, el conductor tendrá la consideración de representante de la empresa en relación con la documentación que existe obligación de llevar a bordo del vehículo y la información que le sea requerida respecto del servicio realizado.

Cuando la documentación que se solicite sea la acreditativa del cumplimiento de las obligaciones relativas a los tiempos de conducción y descanso de los conductores, la empresa no podrá excusarse de aportarla por la ausencia del empresario o la persona responsable de su llevanza o custodia.

La exigencia a que se refiere este punto únicamente podrá ser realizada en la medida en que resulte necesaria para verificar el cumplimiento de las obligaciones contenidas en la legislación de transporte terrestre.

4. Los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre y los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo, cuando existan indicios fundados de exceso de peso, manipulación o funcionamiento inadecuado imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o del limitador de velocidad u otros instrumentos de control que exista obligación de llevar instalados en los vehículos, podrán ordenar su traslado hasta la báscula de pesaje, taller autorizado o zona de control que resulte más adecuada para su examen, siempre que no suponga un recorrido de ida superior a 30 kilómetros. No obstante, cuando los mencionados lugares se encuentren situados en el mismo sentido de la marcha que siga el vehículo, no existirá limitación en relación con la distancia a recorrer.

El conductor del vehículo así requerido vendrá obligado a conducirlo, acompañado por los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las unidades o destacamentos de las fuerzas intervinientes, hasta los lugares citados, así como a facilitar las operaciones de pesaje y verificación, corriendo los gastos de éstas, en caso de producirse, por cuenta del denunciado, si se acredita la infracción, y, en caso contrario, de la Administración actuante.

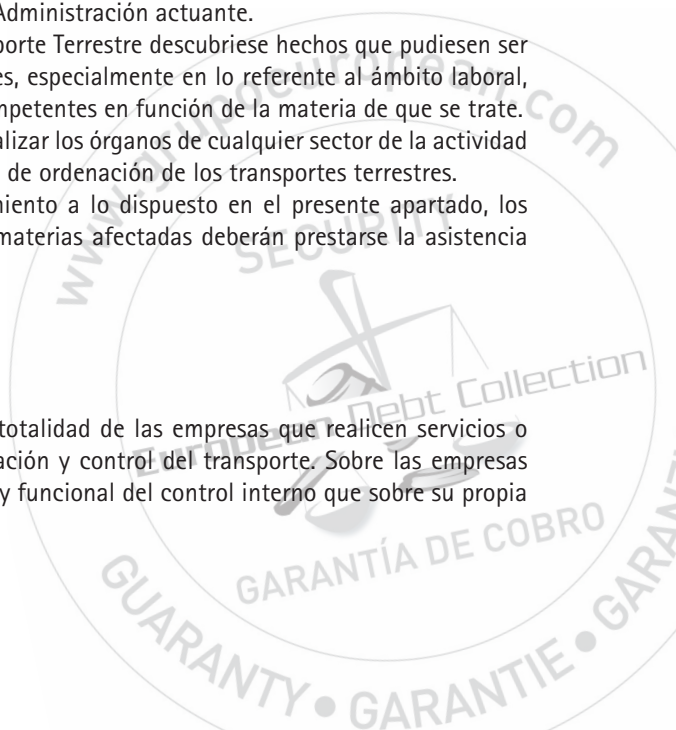
5. Si, en su actuación, el personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre descubriese hechos que pudiesen ser constitutivos de infracción de la normativa reguladora de otros sectores, especialmente en lo referente al ámbito laboral, fiscal y de seguridad vial, lo pondrá en conocimiento de los órganos competentes en función de la materia de que se trate. Similares actuaciones a las previstas en el apartado anterior deberán realizar los órganos de cualquier sector de la actividad administrativa que tengan conocimiento de infracciones de las normas de ordenación de los transportes terrestres.

Con objeto de conseguir la coordinación requerida para dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente apartado, los órganos que ostenten competencias sobre cada una de las distintas materias afectadas deberán prestarse la asistencia activa y cooperación que resulte necesaria al efecto.

⁽¹⁰⁾ Artículo redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

Artículo 34.

Los servicios de inspección realizarán sus funciones en relación con la totalidad de las empresas que realicen servicios o actividades de transporte o se vean afectadas por las normas de ordenación y control del transporte. Sobre las empresas públicas, su actividad inspectora se ejercerá con independencia orgánica y funcional del control interno que sobre su propia organización y actuación efectúen en su caso dichas empresas públicas.



Artículo 35.

1. La función inspectora podrá ser ejercida de oficio o como consecuencia de petición fundada de los usuarios o de sus asociaciones, así como de las empresas o asociaciones del sector del transporte.

Las asociaciones del sector del transporte podrán colaborar con los servicios de inspección en la forma que reglamentariamente se establezca.

2. Se perseguirá el aumento de la eficacia de la función inspectora a través de la elaboración periódica de planes de inspección que darán a las actuaciones inspectoras un carácter sistemático y determinarán las líneas generales directrices de las operaciones de control de los servicios o actividades que puedan requerir actuaciones especiales.

La elaboración de la planificación se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte terrestre en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr una adecuada coordinación en la realización de las distintas competencias de vigilancia e inspección. Asimismo, en dicha elaboración podrá recabarse la colaboración del Comité Nacional del Transporte por Carretera.

El departamento ministerial competente en materia de transportes podrá determinar en todo momento los criterios de actuación prioritaria de los servicios de inspección en relación con los transportes de su competencia. Dicha actuación prioritaria se producirá en relación con las infracciones que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen una mayor perturbación en la ordenación y seguridad del transporte, incidiendo fundamentalmente, en todo caso, sobre aquéllas que resulten lesivas para la libre y ordenada competencia entre las empresas que operan en el mercado.⁽¹¹⁾

⁽¹¹⁾ Punto 2 redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre

Capítulo VII. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres

Artículo 36.

1. Se crea el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes.

2. El Consejo estará integrado por expertos designados, en razón a su competencia, por la Administración del Estado, y por representantes: de la Administración, de las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, de las empresas ferroviarias y, en su caso, de otros modos de transporte, de los usuarios, de las Cámaras de Comercio y de los trabajadores en las empresas de transporte designados a través de los sindicatos.

3. La composición concreta, el sistema de designación de sus miembros y la organización del Consejo Nacional de Transportes Terrestres serán establecidos reglamentariamente.

4. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá coordinar su actuación con las de los Consejos Territoriales u órganos análogos que puedan crear las Comunidades Autónomas.

5. Las competencias del Consejo Nacional de Transportes Terrestres serán establecidas reglamentariamente, correspondiéndole, en todo caso, informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de Transporte, así como proponer a la Administración las medidas que se consideren pertinentes en relación con la coordinación de los transportes por carretera, y de éstos con otros modos de transporte.

Capítulo VIII. Juntas Arbitrales del Transporte

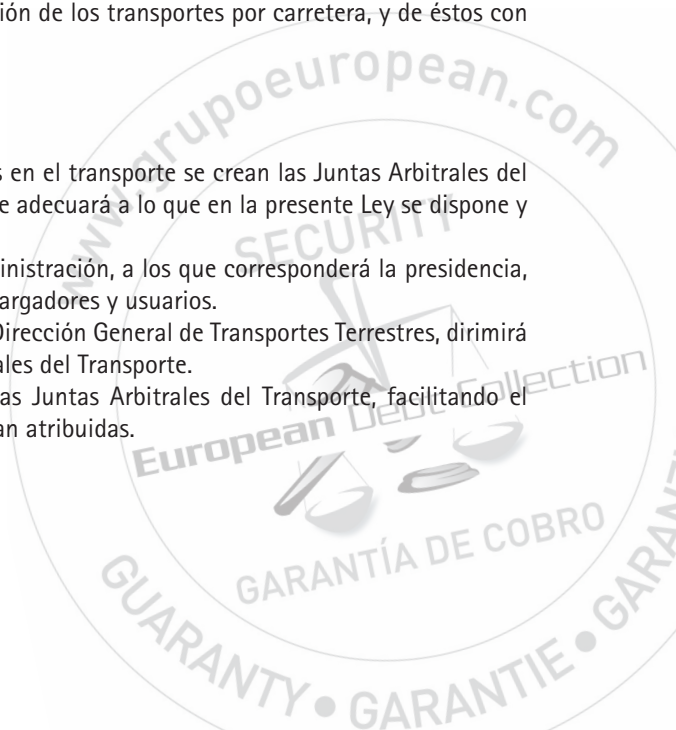
Artículo 37.

1. Como instrumento de protección y defensa de las partes intervinientes en el transporte se crean las Juntas Arbitrales del Transporte. Su competencia, organización, funciones y procedimiento se adecuará a lo que en la presente Ley se dispone y a lo que se establezca en las normas de desarrollo de la misma.

Deberán en todo caso formar parte de las Juntas, miembros de la Administración, a los que corresponderá la presidencia, representantes de las empresas de transporte y representantes de los cargadores y usuarios.

2. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Transportes Terrestres, dirimirá los conflictos de atribuciones que puedan surgir entre las Juntas Arbitrales del Transporte.

Asimismo, dicho Ministerio asegurará la debida coordinación entre las Juntas Arbitrales del Transporte, facilitando el intercambio de información y ejerciendo cuantas otras funciones le sean atribuidas.



Artículo 38.⁽¹²⁾

1. Corresponde a las Juntas Arbitrales resolver, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias de carácter mercantil surgidas en relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre cuando, de común acuerdo, sean sometidas a su conocimiento por las partes intervinientes u otras personas que ostenten un interés legítimo en su cumplimiento.

Asimismo, les corresponderá resolver, en idénticos términos a los anteriormente previstos, las controversias surgidas en relación con los demás contratos celebrados por empresas transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte cuyo objeto esté directamente relacionado con la prestación por cuenta ajena de los servicios que, conforme a lo previsto en la presente Ley, se encuentran comprendidos en el ámbito de su actuación empresarial.

Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 6.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del servicio o actividad contratado.⁽¹³⁾

2. El Gobierno determinará reglamentariamente el procedimiento conforme al cual debe sustanciarse el arbitraje, debiendo caracterizarse por la simplificación de trámites y por la no exigencia de formalidades especiales.⁽¹⁴⁾

3. Las Juntas Arbitrales realizarán, además de la función de arbitraje a la que se refieren los puntos anteriores, cuantas actuaciones les sean atribuidas.

⁽¹²⁾ Artículo redactado por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

⁽¹³⁾ Párrafo tercero del punto 1 redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

⁽¹⁴⁾ Punto 2 redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

Capítulo IX. Los usuarios del transporte

Artículo 39.

1. Los usuarios participarán, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley y en la legislación específica de consumidores y usuarios, en el procedimiento de elaboración de las disposiciones y de las resoluciones administrativas referentes al transporte que les afecten, en la forma que reglamentariamente se determine.

2. La Administración fomentará la constitución y desarrollo de asociaciones de usuarios y potenciará su participación en la planificación y gestión del sistema de transporte.

Artículo 40.

1. La Administración mantendrá informados a los usuarios de las prestaciones del sistema de transportes que en cada momento se encuentren a disposición de los mismos, así como de sus modificaciones.

2. Asimismo, la Administración elaborará el catálogo de los derechos y deberes de los usuarios del transporte, cuya difusión y cumplimiento se tutelará por ésta. Los citados deberes vendrán fundamentalmente determinados por el establecimiento de las condiciones generales de utilización del servicio y de las obligaciones de los usuarios.

Artículo 41.

1. La Administración establecerá las condiciones generales que habrán de cumplir los usuarios, así como las obligaciones de los mismos en la utilización de los transportes terrestres.

2. El incumplimiento de las condiciones y obligaciones a que se refiere el punto anterior se sancionará conforme a lo previsto en el apartado i) del artículo 142 y en el artículo 173.



Título II. Disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos

Capítulo I. Condiciones para el ejercicio del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo **Sección primera. Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional**

Artículo 42.

1. El transporte público por carretera definido en el artículo 62 de esta Ley, así como las actividades auxiliares y complementarias del mismo, únicamente podrán ser llevados a cabo por las personas que reúnan los siguientes requisitos:
 - a) Tener la nacionalidad española o bien la de un Estado de la Unión Europea o de otro país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Acuerdos, Tratados o Convenios internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito, o, en otro caso, contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad de transporte en nombre propio.⁽¹⁵⁾
 - b) Acreditar las necesarias condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica.
2. El Gobierno podrá exonerar del cumplimiento de las condiciones a que se refiere el punto anterior, o de alguna de las mismas, o bien establecer procedimientos sumarios o simplificados para acreditar dicho cumplimiento en relación con:
 - a) Los transportes de viajeros realizados por personas o empresas cuya actividad principal no sea la de transportista o que no tengan carácter comercial y que tengan una débil incidencia en el mercado de los transportes.
 - b) Transportes nacionales de mercancías que en razón de la naturaleza de la carga o de su ámbito territorial reducido tengan una débil incidencia en el mercado de los transportes.
 - c) Transportes de viajeros realizados en vehículos con una capacidad inferior a diez plazas incluida la del conductor, así como transportes de mercancías realizados en vehículos cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas o cuyo peso máximo autorizado no sobrepase las seis toneladas, pudiendo ser rebajados por el Gobierno estos límites.
 - d) Las actividades de arrendamiento de vehículos, agencias de viajeros, estaciones de viajeros y de mercancías y centros de información y distribución de cargas.

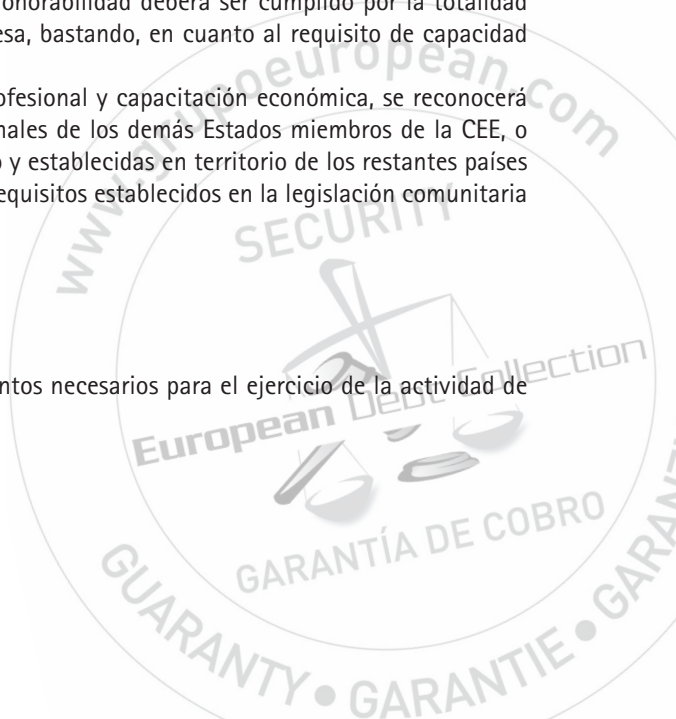
En tanto el Gobierno no realice una determinación expresa, en relación con los transportes y actividades a que se refieren los anteriores apartados c) y d), no serán exigibles para la realización de los mismos los requisitos a que se refiere el presente artículo.

3. Cuando se trate de empresas individuales cuyo titular no cumpla el requisito de capacitación profesional, dicho requisito podrá ser satisfecho mediante el cumplimiento del mismo por otra persona que de forma efectiva y permanente dirija la empresa. Dicha persona deberá cumplir asimismo el requisito de honorabilidad, pero sin que ello signifique que el propietario quede exonerado del mismo.
Cuando se trate de empresas o entidades colectivas, el requisito de honorabilidad deberá ser cumplido por la totalidad de las personas que, de forma efectiva y permanente, dirijan la empresa, bastando, en cuanto al requisito de capacidad profesional, que el mismo sea cumplido por alguna de éstas.
4. El cumplimiento de las condiciones de honorabilidad, capacitación profesional y capacitación económica, se reconocerá a las personas, empresas o entidades, individuales o colectivas, nacionales de los demás Estados miembros de la CEE, o constituidas de conformidad con la legislación de otro Estado miembro y establecidas en territorio de los restantes países de la Comunidad, previa constatación de que las mismas cumplen los requisitos establecidos en la legislación comunitaria para dicho reconocimiento.

⁽¹⁵⁾ Letra a) redactada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

Artículo 43.

1. Se entiende por capacitación profesional la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista.
Reglamentariamente se determinarán:
 - a) Los conocimientos mínimos exigibles.



- b) El modo de adquirir dichos conocimientos.
 - c) El sistema de comprobación por la Administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos, así como la expedición de los documentos que acrediten dicha capacitación.
2. La Administración, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, podrá autorizar la continuación, durante un período máximo de un año, prorrogable por seis meses en casos particulares debidamente justificados, de los servicios o actividades de transporte a que se refiere el punto 1 del artículo primero, aun cuando no se cumpla el requisito de capacitación profesional, en los casos de muerte o incapacidad física o legal de la persona que hasta entonces hubiera cumplido dicho requisito.
- Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, la Administración podrá reconocer con carácter definitivo el requisito de capacitación profesional a las personas a las que dicho párrafo se refiere, siempre que las mismas tengan una experiencia práctica de al menos tres años en la gestión efectiva de la empresa.

Artículo 44.

A los efectos previstos en la presente Ley, se entenderá que poseen el requisito de honorabilidad las personas en quienes no concurra ninguna de las circunstancias siguientes:

- a) Haber sido condenadas, por sentencia firme, por delitos dolosos con pena igual o superior a prisión menor, en tanto no hayan obtenido la cancelación de la pena.
- b) Haber sido condenadas, por sentencia firme, a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que se hubieran impuesto como accesorias y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido.
- c) Haber sido sancionadas de forma reiterada, por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transportes, en los términos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 45.

La capacidad económica consiste en la disposición de los recursos financieros y de los medios materiales necesarios para la puesta en marcha y adecuada gestión de la actividad de que se trate en los términos que reglamentariamente se determinen.

Artículo 46.

La determinación de la capacitación profesional y en su caso de la capacidad económica podrá ser establecida de forma variable según el específico carácter del transporte o de la actividad de que en cada caso se trate, atendiendo, fundamentalmente, a la naturaleza, clase, intensidad, volumen y ámbito territorial de los servicios o actividades que se pretendan desarrollar.

Sección segunda. Títulos administrativos habilitantes para el ejercicio de la actividad

Artículo 47.

- 1. Para la realización del transporte por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo será necesaria la obtención del correspondiente título administrativo que habilite para los mismos. No obstante, el Gobierno podrá exonerar de dicho requisito a los transportes privados, y públicos discrecionales de mercancías, que por realizarse en vehículos con pequeña capacidad de carga tengan una escasa incidencia en el sistema general de transporte.
- 2. Los referidos títulos habilitantes revestirán, para las distintas clases de servicios o actividades de transporte, la forma jurídica que expresamente se establezca en la regulación específica de cada una de ellas.

Artículo 48.

- 1. Para el otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la prestación de los servicios de transporte público, o para la realización de actividades auxiliares y complementarias del mismo será necesario, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:
 - a) Cumplir los requisitos previstos en el punto 1 del artículo 42.
 - b) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
 - c) Cumplir, en su caso, aquellas condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación del servicio o realización de la actividad, que expresamente se establezcan en relación con las distintas clases o tipos de títulos habilitantes.

2. La pérdida de cualquiera de los requisitos previstos en el apartado a) del punto 1 anterior, salvo lo dispuesto en el punto 2 del artículo 43, así como el incumplimiento reiterado de alguno de los requisitos previstos en los apartados b) y c) del mismo, determinará la revocación por la Administración de los correspondientes títulos habilitantes.

Artículo 49 y 50. ⁽¹⁶⁾

⁽¹⁶⁾ Artículos derogados por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Artículo 51.

1. El otorgamiento de los títulos administrativos habilitantes para la realización de los transportes y las actividades auxiliares y complementarias regulados en esta Ley tendrá carácter reglado, por lo que, cuando se cumplan los requisitos previstos en el punto 1 del artículo 48, así como los exigidos por las normas específicas reguladoras de cada servicio o actividad, deberá realizarse dicho otorgamiento, siempre que no se dé alguna de las causas de restricción o limitación determinadas legalmente.
No obstante lo anterior, cuando se trate de servicios de transporte de viajeros asumidos por la Administración, que ésta gestione indirectamente, mediante concesión, podrá la misma decidir sobre la conveniencia del establecimiento del servicio.
2. Cuando se establezcan las limitaciones previstas en los artículos anteriores, el reparto de los cupos o contingentes o la fijación de las condiciones, obligaciones o restricciones, según sus diversas modalidades, se realizará de acuerdo con criterios preestablecidos de carácter objetivo, quedando en todo caso prohibido a la Administración el otorgamiento o distribución discrecional de los correspondientes títulos habilitantes.

Artículo 52.

1. Los títulos habilitantes a los que se refiere esta sección únicamente podrán transmitirse válidamente a personas distintas de aquellas a las que fueron originariamente otorgados cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:
 - a) Que la transmisión se haga a favor de una persona física o jurídica que cumpla los requisitos señalados en el artículo 48, salvo lo previsto en el punto 2 del artículo 42.
 - b) Que los transmitentes, los adquirentes o ambos cumplan los requisitos específicos establecidos por la Administración, en relación con la posibilidad de transmisión de cada uno de los distintos tipos de títulos habilitantes.
 - c) Que no se trate de títulos habilitantes referidos a modalidades de transporte que, en razón de su carácter internacional u otras condiciones específicas, el Gobierno haya establecido su intransmisibilidad.
2. La transmisión estará en todo caso subordinada a que la Administración dé previamente su conformidad a la misma, realizando la novación subjetiva del título habilitante en razón al cumplimiento de los requisitos previstos en el punto 1 anterior.

Sección tercera. Requisitos generales de ejercicio de la actividad

Artículo 53.

1. Las personas que obtengan cualquiera de los títulos habilitantes precisos para la realización de servicios de transporte por carretera o actividades auxiliares o complementarias del mismo reguladas en esta Ley, deberán ser inscritas en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte que a tal efecto existirá en el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. La inscripción de dichos títulos constituirá requisito indispensable para el ejercicio de la actividad a que se refiere el título inscrito.
2. Los datos y circunstancias que deben ser objeto de inscripción, así como la organización y funcionamiento del Registro serán establecidos reglamentariamente, debiendo permitir en todo caso el tratamiento informatizado de los datos que consten en el mismo.
3. La inscripción en el Registro deberá efectuarse o promoverse por el órgano administrativo que expida el correspondiente título habilitante, o que realice la actuación administrativa que motive el hecho a inscribir. A través de los oportunos convenios se establecerán los mecanismos necesarios para coordinar con el Registro General los Registros Territoriales que puedan establecer las Comunidades Autónomas para la inscripción de las personas que obtengan títulos habilitantes de su competencia.

El Registro será público en los términos que reglamentariamente se establezcan.

4. Deberán ser objeto de inscripción en el Registro los vehículos dedicados a la realización de transporte, de acuerdo con lo que se establezca por la Administración.

Artículo 54.

1. La realización del transporte público se llevará a cabo bajo la dirección y responsabilidad de las personas que lo hayan contratado como portadores. Dicha realización la efectuarán, salvo en los supuestos de colaboración entre transportistas previstos en la Ley, a través de su propia organización empresarial.
2. A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior, se considera que los vehículos se hallan integrados en la organización empresarial del transportista cuando sean de su propiedad, cuando los haya tomado en arriendo de acuerdo con las condiciones legal o reglamentariamente establecidas, o cuando disponga de los mismos en virtud de cualquier otro derecho jurídicamente válido que permita su utilización en forma suficiente para la adecuada ordenación del transporte de acuerdo con lo que por la Administración se determine.
3. Como vehículos que realizan el transporte y que habrán de estar amparados por los correspondientes títulos habilitantes se considerarán en todo caso los vehículos con capacidad de tracción propia. La utilización de remolques y semirremolques, sin perjuicio de tener en cuenta su capacidad de carga, será libre, no precisando título habilitante específico.

Artículo 55.⁽¹⁷⁾

Los vehículos con los que se realicen los transportes públicos y privados regulados en esta ley, y, en su caso, las cargas transportadas en los mismos, deberán cumplir las condiciones técnicas que resulten exigibles según la legislación industrial, de circulación y seguridad reguladora de dichas materias.

Cuando la adecuada prestación de determinados servicios de transporte lo hagan conveniente, la Administración podrá establecer en relación con los vehículos con los que los mismos se realicen y con las cargas transportadas, ya sean éstas divisibles o no, condiciones específicas adicionales o diferentes.

El Gobierno podrá establecer, a propuesta de los ministros competentes, normas especiales de seguridad en relación con aquellas modalidades de transporte que por sus específicas características o naturaleza así lo aconsejen.

⁽¹⁷⁾ Artículo redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

Artículo 56.⁽¹⁸⁾

La Administración podrá imponer, como requisito previo al otorgamiento de los títulos habilitantes para la realización de los servicios de transporte discrecional o actividades auxiliares o complementarias del mismo, que las personas a quienes hayan de ser otorgados garanticen el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades administrativas inherentes a los mismos, bien mediante la constitución de una fianza o por otro medio, cuando se den circunstancias que así lo aconsejen en relación con todos o con una determinada clase de los referidos títulos.

⁽¹⁸⁾ Artículo redactado por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Capítulo II. Colaboración con la Administración y cooperación entre empresas

Sección I. Colaboración con la administración

Artículo 57.

1. Las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera, legalmente constituidas, podrán colaborar con la Administración en la realización de las funciones públicas de ordenación y mejora del funcionamiento del sector, en la forma prevista en esta Ley y en sus normas de desarrollo.
2. Para la colaboración de las asociaciones profesionales en el ejercicio de funciones públicas, previstas en el punto anterior, y para formar parte del Comité Nacional de Transporte por Carretera regulado en el siguiente artículo, será necesaria su previa inscripción en la sección que a tal fin existirá en el Registro General regulado en el artículo 53.
3. Reglamentariamente se fijarán los criterios a través de los cuales se hará constar en los registros a que se refiere el punto anterior la representatividad de las distintas asociaciones profesionales, según el número y/o volumen de las empresas integradas en las mismas.

Artículo 58.

1. El Comité Nacional de Transporte por Carretera es una entidad corporativa de base privada, dotada de personalidad jurídica, e integrada por las asociaciones de transportistas y de actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera.

El Comité Nacional orientará y armonizará los criterios de las distintas profesiones y sectores del transporte, y sin perjuicio de la colaboración directa e individualizada de las asociaciones con la Administración, será el cauce de participación integrada del sector, en aquellas actuaciones públicas que le afecten de forma general, que tengan un carácter relevante, o que supongan una importante incidencia para el mismo.

El Comité Nacional estará formado por los representantes de las asociaciones profesionales que lo constituyen.

2. La designación de los miembros del Comité Nacional se realizará democráticamente por las asociaciones según su respectiva representatividad, siguiendo los criterios que se establezcan por la Administración.
3. El Comité Nacional aprobará su Reglamento de Organización y Funcionamiento, el cual deberá ser autorizado por la Administración y ajustarse a las normas que reglamentariamente se señalen, las cuales garantizarán su carácter democrático. Dentro del Comité Nacional, podrán establecerse distintas secciones correspondientes a las diferentes clases de los servicios o actividades de transporte. En todo caso, el sistema de funcionamiento y actuación posibilitará que las posiciones minoritarias sean suficientemente recogidas, y puedan ser conocidas y ponderadas por la Administración.

Artículo 59.

En el ejercicio de su función de servir de cauce de participación integrada del sector en el ejercicio de las funciones públicas que le afecten, corresponderán al Comité Nacional del Transporte por Carretera las siguientes competencias:

- Informar en los procedimientos de fijación de tarifas y proponer en su caso a la Administración las que considere que deben aplicarse en los distintos servicios y actividades de transporte.
- Informar a petición de la Administración en el procedimiento de imposición de las sanciones que lleven aparejada la revocación definitiva de la autorización o la caducidad de la concesión.
- Colaborar con la Administración en la forma que se prevea por ésta en relación con la capacitación profesional y con la gestión de la declaración de porte u otros documentos de control de transporte.
- Promover y colaborar con la Administración en la creación de centros de información y distribución de cargas y estaciones de transportes por carretera.
- Evacuar cuantas consultas le sean realizadas por la Administración.
- Participar en representación de las empresas y asociaciones de transporte en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte.
- Realizar cuantas otras funciones le sean legal o reglamentariamente atribuidas.

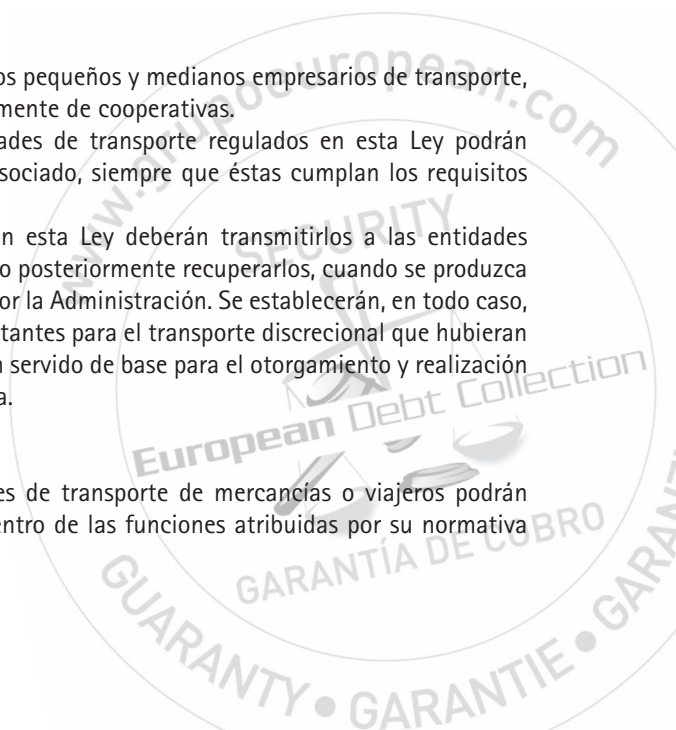
Sección II. Agrupación y cooperación entre empresas

Artículo 60.

- La Administración promoverá la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas.
- Los títulos habilitantes para la realización de los servicios y actividades de transporte regulados en esta Ley podrán ser otorgados directamente a las entidades cooperativas de trabajo asociado, siempre que éstas cumplan los requisitos generales exigidos para dicho otorgamiento.
- Los transportistas poseedores de los títulos habilitantes regulados en esta Ley deberán transmitirlos a las entidades cooperativas de trabajos asociados de las que formen parte, y en su caso posteriormente recuperarlos, cuando se produzca su baja en las mismas, con sujeción a los requisitos que se determinen por la Administración. Se establecerán, en todo caso, condiciones especiales para la recuperación de las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional que hubieran sido transmitidas por sus socios a la cooperativa, cuando éstas hubieran servido de base para el otorgamiento y realización de servicios regulares de los que sea adjudicataria la propia cooperativa.

Artículo 61.

- Las personas habilitadas para la prestación de servicios discrecionales de transporte de mercancías o viajeros podrán establecer cooperativas de transportistas, considerándose incluidas dentro de las funciones atribuidas por su normativa



específica, las de captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios. Dichas cooperativas contratarán la prestación de los referidos servicios discrecionales en nombre propio, debiendo los mismos ser efectuados en todo caso, sin más excepciones que los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, por alguno de sus socios que cuente con el correspondiente título administrativo que habilite para la referida prestación. En este caso, en el contrato de transporte con el usuario, aparecerá como porteador la cooperativa, y las relaciones de ésta con el socio poseedor del título habilitante que materialmente realice el transporte, se regirán por las normas y reglas reguladoras de la cooperativa.

Las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye al transportista corresponderán al socio titular de la correspondiente autorización, que materialmente realice el transporte. La cooperativa asumirá las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye a los intermediarios.

2. Para la realización de las actividades a las que se refiere el punto 1 de este artículo, y el artículo anterior, las cooperativas deberán estar inscritas en la correspondiente sección especial que a este efecto existirá en el Registro General regulado en el artículo 53, debiendo cumplir, asimismo, las condiciones especiales que se determinen por la Administración.
3. La Administración establecerá los requisitos que habrán de reunir las sociedades de comercialización, y en su caso reglas específicas de funcionamiento de las mismas. Las cooperativas de transportistas y las sociedades de comercialización deberán cumplir el requisito de capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte.

Título III. De los servicios y actividades del transporte por carretera

Capítulo I. Clasificación

Artículo 62.

1. Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.
2. Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.
3. Son transportes privados aquellos que se llevan a cabo por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto, y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

Artículo 63.

1. Por razón de su objeto los transportes pueden ser:
 - a) De viajeros, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos contruidos y acondicionados para tal fin.
 - b) De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos contruidos y acondicionados para tal fin.
 - c) Mixtos, cuando estén dedicados al desplazamiento conjunto de personas y de mercancías en vehículos especialmente acondicionados a tal fin, que realicen el transporte con la debida separación. Los transportes mixtos se regirán por las disposiciones de la presente Ley que resulten aplicables a su específica naturaleza, según lo que reglamentariamente se establezca.
2. Los transportes de viajeros podrán conducir objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros y los transportes de mercancías, personas distintas del conductor, cuando su transporte sea compatible con las características técnicas del vehículo, y el mismo sea autorizado por la Administración, en las condiciones que en cada caso se establezcan.

Artículo 64.

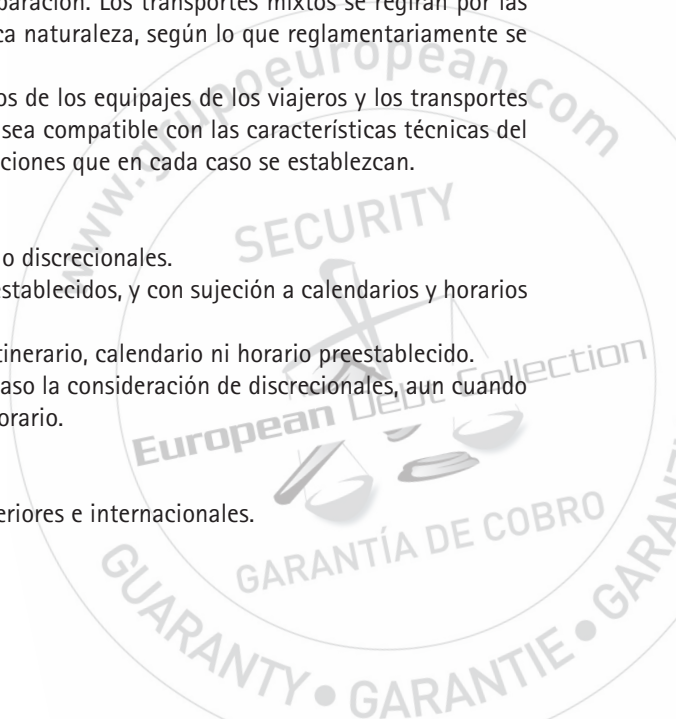
1. Los transportes públicos de viajeros por carretera pueden ser regulares o discrecionales.

Son transportes regulares los que se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados.

Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido.
2. Los transportes públicos de mercancías por carretera tendrán en todo caso la consideración de discrecionales, aun cuando se produzca en los mismos una reiteración de itinerario, calendario y horario.

Artículo 65.

1. Los transportes se clasifican según el ámbito en que se realicen, en interiores e internacionales.



2. Son transportes interiores los que tienen su origen y destino dentro del territorio del Estado español, discurriendo como regla general íntegramente dentro de éste, si bien, por razón de sus rutas y en régimen de transporte multimodal podrán atravesar aguas o espacios aéreos no pertenecientes a la soberanía española.
3. Son transportes internaciones aquellos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros.

Artículo 66.

1. En razón a la especificidad de su objeto y de su régimen jurídico, los transportes se clasifican en ordinarios y especiales.
2. Son transportes especiales, aquellos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social, u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales, pudiendo exigirse para su prestación conforme a lo previsto en el artículo 90 una autorización específica.
La determinación concreta de los transportes de carácter especial, así como el establecimiento de las condiciones específicas aplicables a cada uno de los mismos, se realizará en las normas de desarrollo de la presente Ley. En todo caso se considerarán transportes especiales el de mercancías peligrosas, productos perecederos cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos bajo temperatura dirigida, el de personas enfermas o accidentadas y el funerario.

Capítulo II. Los transportes públicos regulares de viajeros

Artículo 67.

Los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser:

- a) Por su continuidad, permanentes o temporales.

Son transportes públicos regulares permanentes los que se llevan a cabo de forma continuada, para atender necesidades carácter estable.

Son transportes públicos regulares temporales los destinados a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporalmente limitada, si bien, puede darse en los mismos una repetición periódica, tales como los de ferias, mercados, vacaciones, u otros similares.

- b) Por su utilización, de uso general o de uso especial.

Son transportes públicos regulares de uso especial los que están destinados a servir, exclusivamente, a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares.

Son transportes públicos regulares de uso general los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

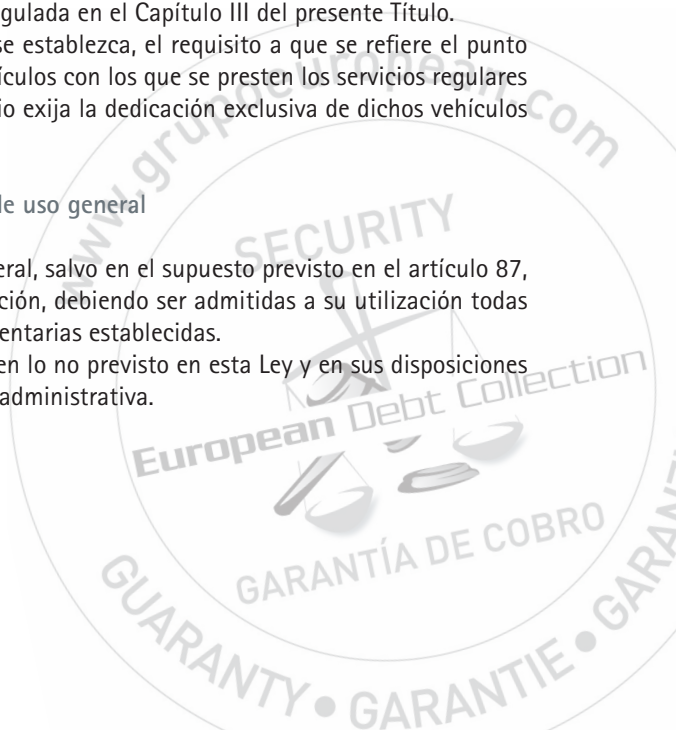
Artículo 68.

1. Para la realización de los distintos tipos de transporte regular de viajeros, será necesario que los vehículos, con los que la misma se lleve a cabo, estén amparados además de por la concesión o autorización especial para transporte regular que en cada caso corresponda de conformidad con las disposiciones de las secciones 1.a y 2.a de este Capítulo, por la autorización habilitante para la realización de transporte discrecional de viajeros, regulada en el Capítulo III del presente Título.
2. Excepcionalmente, y de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, el requisito a que se refiere el punto anterior podrá ser exceptuado en relación con todos o parte de los vehículos con los que se presten los servicios regulares permanentes de uso general, cuando la adecuada prestación del servicio exija la dedicación exclusiva de dichos vehículos a la realización del transporte de la correspondiente concesión.

Sección I. Los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general

Artículo 69.

1. Los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general, salvo en el supuesto previsto en el artículo 87, tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración, debiendo ser admitidas a su utilización todas aquellas personas que lo deseen y que cumplan las condiciones reglamentarias establecidas.
2. La gestión de los servicios a que se refiere el punto anterior, se regirá, en lo no previsto en esta Ley y en sus disposiciones de desarrollo, por las normas generales reguladoras de la contratación administrativa.



Artículo 70.

1. La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos.
2. Dicho establecimiento o creación, se acordará por la Administración, bien por propia iniciativa o de los particulares, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales de transporte, los medios existentes para servirlos, las repercusiones de su inclusión en la red de transporte, y el resto de las circunstancias sociales que afecten o sean afectadas por dicho establecimiento. En todo caso, la creación de nuevos servicios deberá respetar las previsiones que en su caso se encuentren establecidas en los programas o planes de transporte, y éstos deberán ser objeto de las necesarias actualizaciones cuando no incluyan servicios cuyo establecimiento se demuestre necesario o conveniente con posterioridad a su aprobación.

Artículo 71.

1. La prestación de los servicios públicos de transporte de uso general se realizará, como regla general, por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su prestación. Sin embargo, cuando existan motivos que lo justifiquen, la Administración podrá decidir que la explotación se lleve a cabo a través de cualquiera de los restantes procedimientos de gestión de servicios públicos previstos en la legislación reguladora de la contratación administrativa.
2. No obstante lo previsto en el punto 1 anterior, procederá la gestión pública directa de un servicio sin la realización del correspondiente concurso, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o naturaleza del mismo, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretenda conseguir, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico social. La apreciación de las citadas circunstancias corresponderá al Gobierno, de conformidad con el procedimiento que se determine.
3. Cuando se den las circunstancias previstas en el punto anterior, la Administración podrá prestar directamente los servicios de transporte público permanente de uso general, utilizando para su gestión cualquiera de las figuras que sobre la gestión empresarial pública admite la legislación vigente.

Artículo 72.

1. Las concesiones a las que se refiere el artículo anterior, se entenderán otorgadas con carácter exclusivo, no pudiendo establecerse mientras estén vigentes otras concesiones que cubran servicios de transporte coincidentes, salvo los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés público. De igual forma se determinarán las circunstancias de apreciación de la coincidencia, poniendo especial atención a la naturaleza de los servicios y la similitud de las prestaciones de los mismos, excluyéndose en todo caso la zona de influencia de los grandes núcleos urbanos, de acuerdo con las distancias que en dicha reglamentación se establezcan.
2. Cuando el transporte entre las mismas localidades pueda realizarse por diferentes itinerarios, así como cuando haya modificaciones en la red viaria que impliquen una comunicación entre puntos servidos por concesiones ya existentes, reglamentariamente se determinarán las condiciones en que, en su caso, proceda apreciar la coincidencia, pudiendo asimismo, en caso de no apreciarse ésta, preverse un régimen especial en relación con los nuevos servicios que hayan de establecerse, teniendo en cuenta de forma específica la situación de los titulares de las concesiones ya existentes.
3. La duración de las concesiones se establecerá en el título concesional, de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de vehículos e instalaciones. Dicha duración será limitada y no podrá ser superior a diez años.

No obstante, en caso necesario, y habida cuenta de las condiciones de amortización de los activos adscritos a su prestación, la duración de una concesión podrá prolongarse, como máximo, durante la mitad del período original, siempre que el concesionario hubiese aportado elementos que resulten significativos en relación con la totalidad de dichos activos y se encuentren predominantemente relacionados con la prestación de los servicios concesionales.⁽¹⁹⁾

⁽¹⁹⁾ Punto 3 redactado por la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Artículo 73.

1. Para el otorgamiento de la correspondiente concesión se seguirá el procedimiento de concurso, al cual podrán concurrir las empresas que reúnan los requisitos previstos en el artículo 48 y los que reglamentariamente, o para cada caso concreto se determinen.

2. En el citado concurso servirá de base al correspondiente pliego de condiciones, el proyecto aprobado por la Administración, y en el mismo se incluirán los servicios básicos y los complementarios, los itinerarios, los tráficos que puedan realizarse, las paradas, el régimen tarifario, el número mínimo de vehículos, el plazo máximo de amortización de los mismos, las instalaciones fijas que, en su caso, resulten necesarias, y el resto de circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.
3. Las condiciones y circunstancias a que se refiere el apartado anterior, podrán establecerse en los pliegos de condiciones con carácter de requisitos mínimos o con carácter orientativo, pudiendo las empresas licitadoras dentro de los límites en su caso establecidos, formular ofertas que incluyan precisiones, ampliaciones o modificaciones de las condiciones del correspondiente pliego siempre que no alteren las condiciones esenciales del servicio o de su prestación.
En el establecimiento de las mencionadas condiciones se prestará especial atención a los criterios de eficiencia económica, y también a los criterios medioambientales y de eficiencia energética, a la accesibilidad para personas de movilidad reducida y al fomento del empleo, previéndose, en su caso, la subrogación en las relaciones laborales conforme a lo señalado en el artículo 75.4.⁽²⁰⁾

⁽²⁰⁾ Punto 3 redactado por la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Artículo 74.

1. En la resolución del concurso se tendrán en cuenta las circunstancias de todo orden que concurran en las distintas ofertas y en las empresas que las formulen, aunque con especial atención a los criterios señalados en el apartado 3 del artículo anterior, debiendo establecerse, a tal efecto, criterios de valoración específicos, bien con carácter general o bien en el correspondiente pliego de condiciones.⁽²¹⁾
2. En el supuesto de que la oferta, que en su caso hubiese presentado el anterior concesionario, mereciera similar valoración que otra u otras de las presentadas, deberá tener preferencia sobre las mismas, siempre que la prestación del servicio, se haya realizado en condiciones adecuadas, en los términos que reglamentariamente se determinen.
3. En cualquier caso, deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones económicas temerarias, técnicamente inadecuadas, o que no garanticen debidamente la prestación del servicio en las condiciones precisas, y la continuidad del mismo.

⁽²¹⁾ Punto 1 redactado por la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

Artículo 75.

1. El servicio deberá prestarse en las condiciones fijadas en el título concesional, el cual recogerá las establecidas en el pliego de condiciones con las precisiones o modificaciones ofrecidas por el adjudicatario, que sean aceptadas por la Administración.
2. Reglamentariamente, o en el título concesional, se determinarán aquellas circunstancias de prestación incluidas en dicho título que pueden ser libremente modificadas por la empresa concesionaria, en aras de una mejor gestión del servicio, dando cuenta, en su caso, a la Administración, que podrá prohibirlas, cuando resulten contrarias al interés público, o establecer límites concretos a su ejercicio.
3. La Administración podrá realizar de oficio o a instancia de los concesionarios o de los usuarios, las modificaciones, en las condiciones de prestación, no previstas en el título concesional, y las ampliaciones, reducciones o sustituciones de itinerarios que resulten necesarios o convenientes para una mejor prestación del servicio, estando obligada a respetar, en todo caso, el equilibrio económico de la concesión. Cuando dichas modificaciones consistan en ampliaciones o hijuelas, únicamente procederán cuando constituyan un mero apéndice del servicio principal que deba prestarse en unidad de explotación con éste, o cuando carezcan de entidad propia para una explotación económicamente independiente.
4. Cuando como consecuencia de lo establecido en esta Ley, resulte adjudicataria de la concesión una empresa distinta de la que hasta entonces hubiera explotado el servicio, se observarán respecto a la posible subrogación de la misma en las relaciones con los trabajadores de la anterior, las normas establecidas en la legislación laboral.
5. El nuevo concesionario no responderá de los derechos salariales devengados con anterioridad a la asunción efectiva de los servicios, ni de las deudas a la Seguridad Social, fiscales o cualesquiera otras que hubiere contraído el empresario anterior.

Artículo 76.

1. Para hacer frente a intensificaciones de tráfico que no puedan ser atendidas por los vehículos adscritos a la concesión podrán utilizarse otros vehículos, ya sean propios del concesionario, o bien cedidos con o sin conductor, por otros transportistas a través de cualquier fórmula jurídica válida.
Dichos vehículos deberán, en todo caso, estar amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el Capítulo III de este Título para la clase y ámbito del transporte de que se trate.
2. El servicio se considerará, en todo caso, tanto a efectos de las correspondientes relaciones jurídico privadas, como de las obligaciones y responsabilidades de carácter administrativo, prestado por la empresa concesionaria del servicio regular, considerándose los vehículos cedidos por otros transportistas integrados en su organización.

Artículo 77.

1. Los vehículos adscritos a las concesiones de servicios regulares, podrán realizar, asimismo, servicios de carácter discrecional, siempre que estén amparados por la autorización habilitante para los mismos, y quede debidamente asegurada la correcta prestación del servicio regular.
2. La Administración podrá autorizar, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, que un mismo vehículo sea utilizado en diversos servicios regulares cuya prestación corresponda a un mismo titular.
3. Podrá asimismo, autorizarse la utilización de vehículos para servir la red de itinerarios de dos o más concesiones de distintos titulares, con tal que las mismas presenten puntos de contacto y el servicio se preste sin solución de continuidad en el recorrido. Si embargo, únicamente procederá el otorgamiento de la referida autorización cuando en el correspondiente expediente quede acreditada la no procedencia de establecer como servicio independiente el itinerario correspondiente a las distintas concesiones que vaya a servir el vehículo de que se trate.

Artículo 78.

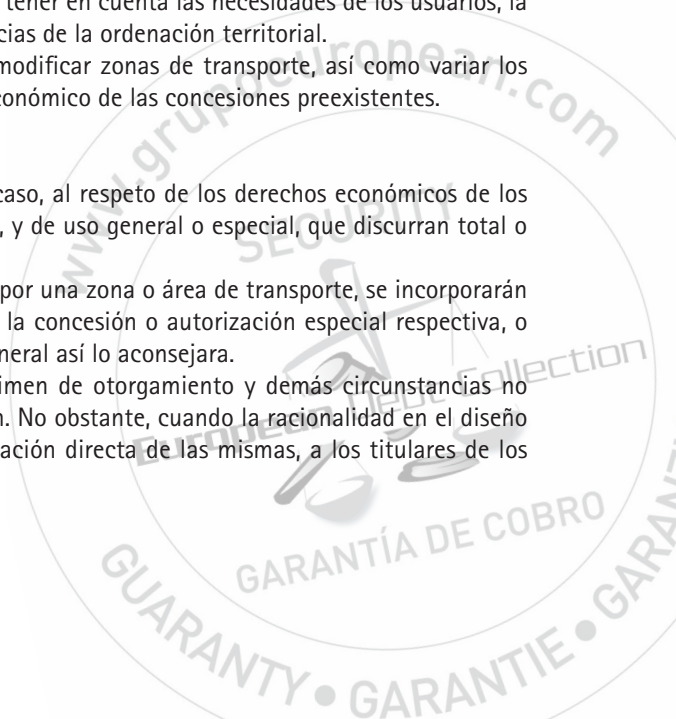
Como regla general, las concesiones se otorgarán, únicamente, para servicios predeterminados de carácter lineal; no obstante, la Administración podrá otorgar concesiones zonales que comprenderán todos los servicios regulares permanentes o temporales y de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona, salvo los que expresamente se exceptúen. Será de aplicación a las concesiones zonales el régimen jurídico establecido para las lineales en tanto resulte compatible con su específica naturaleza.

Artículo 79.

1. Las concesiones zonales deberán ajustarse a las determinaciones de un plan de explotación para la zona de que se trate, aprobado por la Administración de oficio o a iniciativa de los particulares, que contendrán las previsiones que reglamentariamente se señalen y que formará parte de las cláusulas concesionales.
2. Los planes de explotación a que se refiere el apartado anterior deberán tener en cuenta las necesidades de los usuarios, la estructura de los servicios que se integren en la concesión y las exigencias de la ordenación territorial.
3. Por razones de interés público, la Administración podrá constituir o modificar zonas de transporte, así como variar los planes de explotación, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico de las concesiones preexistentes.

Artículo 80.

1. El otorgamiento de concesiones zonales estará subordinado, en todo caso, al respeto de los derechos económicos de los titulares de los servicios regulares, lineales, permanentes o temporales, y de uso general o especial, que discurran total o parcialmente por su territorio.
2. Los servicios lineales cuyo itinerario discurra en más de un 50 por 100 por una zona o área de transporte, se incorporarán automáticamente a ésta una vez transcurrido el plazo de duración de la concesión o autorización especial respectiva, o antes, mediante la adecuada compensación económica, si el interés general así lo aconsejara.
3. Será de aplicación para las concesiones zonales, en cuanto a su régimen de otorgamiento y demás circunstancias no expresamente previstas, el régimen general establecido en esta sección. No obstante, cuando la racionalidad en el diseño del sistema de transportes así lo aconseje, podrá realizarse la adjudicación directa de las mismas, a los titulares de los servicios a que se refiere el punto 1 de este artículo.



Artículo 81.

1. Cuando existan razones objetivas de interés público que lo justifiquen, y no resulte viable o procedente el establecimiento de un nuevo servicio con independencia de los anteriormente existentes, la Administración podrá, de oficio o a instancia de parte, respetando el equilibrio económico de las concesiones, acordar la unificación de servicios que hayan sido objeto de concesiones independientes, a efectos de que la prestación de los mismos se haga en régimen de unidad de empresa. Cuando los servicios correspondan a concesiones otorgadas a diferentes empresas, se establecerá por vía reglamentaria el sistema que habrá de seguirse para determinar el régimen de gestión.
2. Los servicios unificados se considerarán, en todo caso, prestados al amparo de una nueva concesión; el plazo de duración de ésta se fijará, de conformidad con lo que reglamentariamente se determine, en función de los plazos de vigencia que resten en las concesiones correspondientes a los servicios que se unifiquen, de los tráficos de éstas y de la mejora del sistema de transportes que suponga la unificación.
3. Cuando se lleve a cabo la unificación de concesiones, la Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para una más adecuada prestación del servicio, de acuerdo con las características de la concesión unificada.

Artículo 82.

Las concesiones se extinguirán por las causas siguientes:

- a) Transcurso del tiempo por el que hubieren sido otorgadas.
- b) Incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión en los términos previstos en el punto 5 del artículo 143.
- c) Muerte del empresario individual o extinción de la empresa gestora del servicio, salvo que se produzca la transmisión de las mismas en los términos que reglamentariamente se determinen.
No se considerará que se ha producido la extinción de la empresa, cuando cambie simplemente su forma jurídica, pero se mantenga aquélla en sus aspectos económico y laboral.
- d) Quiebra del concesionario o suspensión de pagos que imposibilite la prestación del servicio.
- e) Supresión o rescate del servicio por razones de interés público.
- f) Renuncia del concesionario en los casos legal o reglamentariamente previstos.
- g) Mutuo acuerdo entre la Administración y el concesionario.
- h) Por las causas previstas en el artículo 48.2.
- i) Aquellas que se establezcan expresamente en el contrato.
- j) Unificación de varias concesiones de acuerdo con lo previsto en el artículo 81.2.

Artículo 83.

1. Cuando se decida la supresión del servicio o se den otros motivos de interés público que lo justifiquen, la Administración, previo informe del Consejo Nacional de Transportes y del Comité Nacional de Transporte por Carretera, podrá rescatar las concesiones en cualquier momento anterior a la fecha de su vencimiento. Dicho rescate dará lugar, cuando se realice sin que haya mediado incumplimiento del concesionario que justifique la caducidad como sanción, regulada en el punto 5 del artículo 143 de esta Ley, a la indemnización que, en su caso, corresponda. La indemnización se realizará de conformidad con la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración.
2. El concesionario, realizando el correspondiente preaviso con doce meses de antelación, y previa autorización de la Administración, podrá renunciar a continuar la prestación del servicio.

Artículo 84.

1. Cuando se produzcan los supuestos de rescate o renuncia previstos en el artículo anterior, así como de incumplimiento determinante de la caducidad, la Administración, salvo que decida la supresión del servicio o asuma su gestión directa conforme a lo previsto en el artículo 71.2, convocará, en el menor plazo posible, nuevo concurso público para otorgar la concesión, y mientras tanto, podrá gestionar directa o indirectamente, el servicio, utilizando, cuando ello resultare necesario o conveniente, los medios personales y materiales, o cualquiera de ellos, con los que éste hubiere venido prestándose, asumiendo los resultados económicos de la explotación.
2. Cuando se realice la utilización prevista en el punto anterior, deberá indemnizarse al concesionario por dicha utilización, de conformidad con lo previsto en la legislación sobre responsabilidad patrimonial de la Administración. No obstante, no procederá dicha indemnización en los siguientes supuestos:

- a) Cuando se haya producido la caducidad por incumplimiento del concesionario, y la utilización prevista en el punto anterior se realice en el plazo de los doce meses siguientes a la declaración de caducidad.
- b) Cuando la utilización regulada en este artículo traiga origen de la renuncia del concesionario, si el preaviso de éste se ha producido con una antelación inferior a doce meses, en cuanto a la utilización subsiguiente, hasta completar el referido plazo de doce meses.

Artículo 85.

1. Cuando se produzcan supuestos de insolvencia del concesionario que afecten a la correcta prestación del servicio, abandono de éste, interrupciones en su prestación, o notorio mal funcionamiento del mismo, la Administración podrá intervenir la prestación del servicio, asumiendo su dirección y explotación durante un plazo máximo de seis meses y utilizando para dicha explotación los medios personales y materiales de la empresa concesionaria. Los resultados económicos continuarán imputándose a la referida empresa.
2. El régimen de intervención y sus efectos económicos cesarán si se produce la renuncia del concesionario conforme a lo previsto en el punto 2 del artículo 83, o se declara la caducidad de la concesión, produciéndose en dichos supuestos las consecuencias contempladas en el artículo 84.

Artículo 86.

Las concesiones administrativas de servicios públicos regulares permanentes de transporte de viajeros por carretera y los vehículos e instalaciones a ellas destinados, no podrán ser objeto de embargo, sin perjuicio de que judicialmente pueda ser intervenida la explotación de las mismas y asignada una parte de la recaudación a la amortización de la deuda, a cuyo efecto se podrá, por cuenta y riesgo del acreedor, designar un interventor que compruebe la recaudación obtenida y se haga cargo de la parte que se haya señalado, la cual no podrá exceder del porcentaje o cuantía que reglamentariamente se determine.

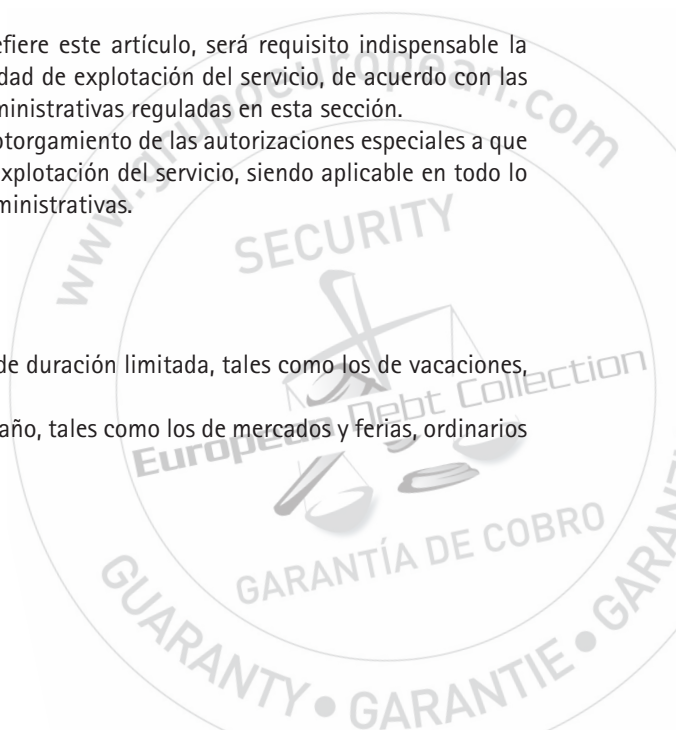
Artículo 87.

1. Aquellos servicios de bajo índice de utilización en los que por falta de rentabilidad no sea posible su establecimiento, o no aparezca garantizada su adecuada realización y continuidad, manteniendo las exigencias generales reguladas en esta Sección, en relación con las concesiones administrativas, podrán ser prestados de acuerdo con condiciones más flexibles, según lo previsto en este artículo, por las personas que obtengan la necesaria autorización administrativa especial que habilite para su prestación.
2. Las autorizaciones especiales previstas en el punto anterior podrán ser para servicios lineales o zonales, y se concederán por un plazo máximo de cinco años, que podrá ser renovado, considerándose automáticamente caducadas cuando transcurra el plazo que reglamentariamente se fije, sin que el servicio sea prestado en las condiciones establecidas.
3. Las personas autorizadas para la realización de los servicios a que se refiere este artículo podrán establecer y modificar libremente el calendario, horario y expediciones del servicio, de acuerdo con lo que en la correspondiente autorización se determine.
4. Para el otorgamiento de las autorizaciones especiales a las que se refiere este artículo, será requisito indispensable la previa justificación en el correspondiente procedimiento de la inviabilidad de explotación del servicio, de acuerdo con las condiciones generales establecidas en relación con las concesiones administrativas reguladas en esta sección.
5. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen específico para el otorgamiento de las autorizaciones especiales a que se refiere este artículo, así como condiciones especiales respecto a la explotación del servicio, siendo aplicable en todo lo no expresamente previsto en el régimen general de las concesiones administrativas.

Sección II. Transportes regulares temporales y de uso especial

Artículo 88.

1. Se consideran transportes regulares temporales de viajeros:
 - 1) Los que se prestan de forma continuada durante períodos de tiempo de duración limitada, tales como los de vacaciones, estacionales, o ferias y exposiciones extraordinarias.
 - 2) Los que se prestan de forma discontinua, pero periódica a lo largo del año, tales como los de mercados y ferias, ordinarios y periódicos.



2. La prestación de servicios regulares temporales, deberá estar precedida del acuerdo sobre su establecimiento y condiciones de prestación adoptado por la Administración, de oficio o a instancia de parte. El referido establecimiento únicamente podrá acordarse cuando, por el carácter temporal o extraordinario de la demanda de transporte, esté suficientemente justificada la necesidad de establecimiento de un servicio de transporte de uso general y se dé alguna de las siguientes circunstancias:
 - a) Que no exista un servicio regular permanente de uso general coincidente que pueda servir adecuadamente las necesidades de transporte de que se trate.
 - b) Que aun existiendo servicio regular permanente de uso general coincidente, se dé alguna de las dos siguientes condiciones:
 - 1) Que la adaptación a las necesidades de transporte, que hayan de cubrirse, suponga una modificación sustancial en las condiciones de explotación del servicio coincidente, establecidas en la correspondiente concesión.
 - 2) Que las necesidades de transporte, que hayan de cubrirse, reúnan tales requisitos de especificidad que hagan recomendable el establecimiento de un servicio independiente.
3. Los transportes regulares temporales únicamente podrán prestarse por las personas que obtengan la autorización administrativa especial que habilite para la realización de los mismos. El régimen de otorgamiento de dichas autorizaciones, que deberá ser público y objetivo, se establecerá reglamentariamente, pudiendo, asimismo, arbitrarse procedimientos para que en la realización o comercialización de dichos servicios participen conjuntamente diversas empresas o asociaciones de transportistas.
4. Para la prestación de los servicios a los que se refiere este artículo, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, podrán utilizarse vehículos de otros transportistas que cuenten con la necesaria autorización de transporte discrecional, de conformidad con el régimen que reglamentariamente se establezca.
5. Las correspondientes autorizaciones especiales determinarán las condiciones de prestación del servicio, así como su plazo de duración, que podrá ser renovado de conformidad con lo que con carácter general se disponga.

Artículo 89.

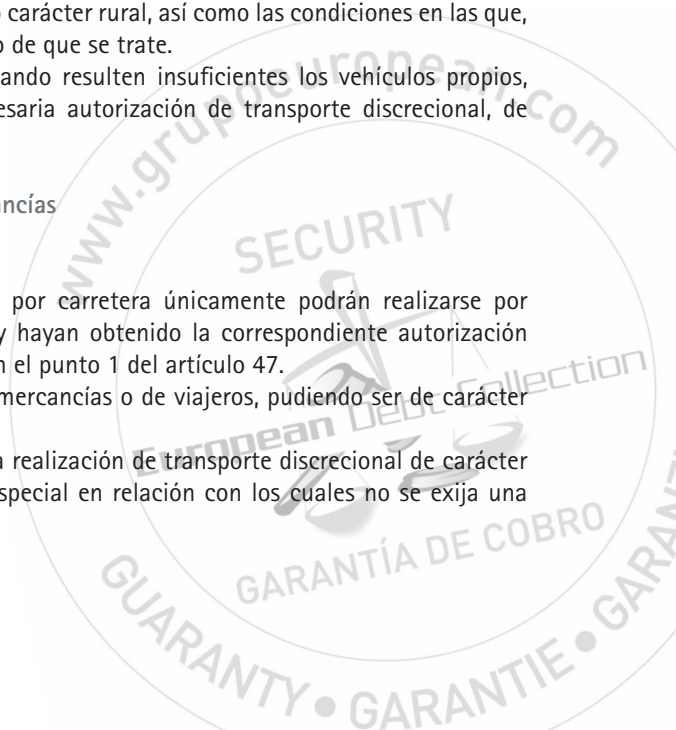
1. Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con la correspondiente autorización especial para los mismos otorgada por la Administración. Reglamentariamente se determinará para cada tipo de estos servicios el sistema de otorgamiento, duración y extinción de las correspondientes autorizaciones, pudiendo preverse la participación de los usuarios en el procedimiento de otorgamiento de las mismas, para el cual podrá exigirse la previa contratación de aquéllos o sus representantes con el transportista solicitante de la autorización. La Administración podrá, en su caso, establecer reglas sobre dicha contratación. Las referidas autorizaciones especiales establecerán las condiciones específicas de explotación, así como su plazo de duración, que podrá ser renovado.
2. Reglamentariamente se determinarán los supuestos en los que no se procederá autorizar el establecimiento de un servicio de uso especial, por existir uno de uso general coincidente que pueda atender adecuadamente las necesidades surgidas, fundamentalmente, cuando éste sea de débil tráfico, baja rentabilidad o carácter rural, así como las condiciones en las que, en su caso, el mismo debe realizar el transporte específico del colectivo de que se trate.
3. Los servicios a los que se refiere este artículo podrán realizarse, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, utilizando vehículos de otros transportistas que cuenten con la necesaria autorización de transporte discrecional, de conformidad con el régimen que reglamentariamente se establezca.

Capítulo III. Los transportes públicos discrecionales de viajeros y mercancías

Sección I. Disposiciones comunes

Artículo 90.

1. Los transportes públicos discrecionales de mercancías o de viajeros por carretera únicamente podrán realizarse por las personas que cumplan los requisitos previstos en el artículo 48 y hayan obtenido la correspondiente autorización administrativa que habilite para dicha realización, salvo lo dispuesto en el punto 1 del artículo 47.
2. Las autorizaciones se otorgarán para la realización de transportes de mercancías o de viajeros, pudiendo ser de carácter general y de carácter específico.
3. Las autorizaciones de carácter general habilitarán en todo caso para la realización de transporte discrecional de carácter ordinario y asimismo para la realización de transportes de carácter especial en relación con los cuales no se exija una



autorización específica, debiendo someterse sus titulares, cuando realicen estos últimos, a las normas especiales que regulen los mismos.

4. Las autorizaciones de carácter específico habilitarán para la realización de aquellos transportes de carácter especial a los que estén expresamente referidas, pudiendo extenderse, en su caso, su validez a otros tipos de transporte.
5. Podrán establecerse diferentes clases de autorizaciones en razón al tipo de vehículos, número de plazas o capacidad de carga para los que habiliten, o de ámbito territorial al que según lo previsto en el artículo siguiente se refieran.

Artículo 91.⁽²²⁾

Las autorizaciones de transporte público discrecional habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.

De lo anterior quedarán exceptuadas las autorizaciones de transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo que deberán respetar las condiciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen o destino de los servicios.

⁽²²⁾ Artículo redactado por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Artículo 92.

1. Las autorizaciones de transporte público discrecional deberán determinar, en todo caso, la clase de transporte y el ámbito o radio de acción autorizados, y podrán ser otorgadas según las siguientes modalidades:

- a) Autorización a la Empresa transportista sin condicionar el volumen del transporte permitido ni los vehículos concretos con los que el mismo haya de llevarse a cabo.

Esta modalidad de autorización únicamente podrá aplicarse a aquellos tipos o clases de transporte que no requieran limitación de la oferta o en los que baste, en su caso, la limitación en el número de empresas que acceden al mercado.

- b) Autorización a la empresa transportista estableciendo un límite máximo al volumen del transporte permitido, pero sin condicionar los vehículos concretos con los que dicho transporte haya de llevarse a cabo.

Esta modalidad de autorización únicamente será de aplicación cuando, por razón de las circunstancias previstas en el artículo 49, se establezcan limitaciones a la capacidad de la oferta de transporte.

- c) Autorización a la empresa transportista estableciendo limitaciones específicas en relación con los vehículos que hayan de utilizarse para el transporte, y, en su caso, con la capacidad de carga u otras características de los mismos.

Esta modalidad podrá ser utilizada en cualquiera de las dos variantes reguladas en el punto siguiente, con independencia de que se establezcan o no limitaciones en la oferta de transporte, por las causas previstas en el artículo 49. En el primer caso, se limitará el número y/o condiciones de las nuevas autorizaciones que hayan de otorgarse, mientras que en el segundo no existirán tales restricciones.

2. Las autorizaciones a que se refiere el apartado c) del punto 1 anterior podrán revestir, a su vez, las dos siguientes modalidades:

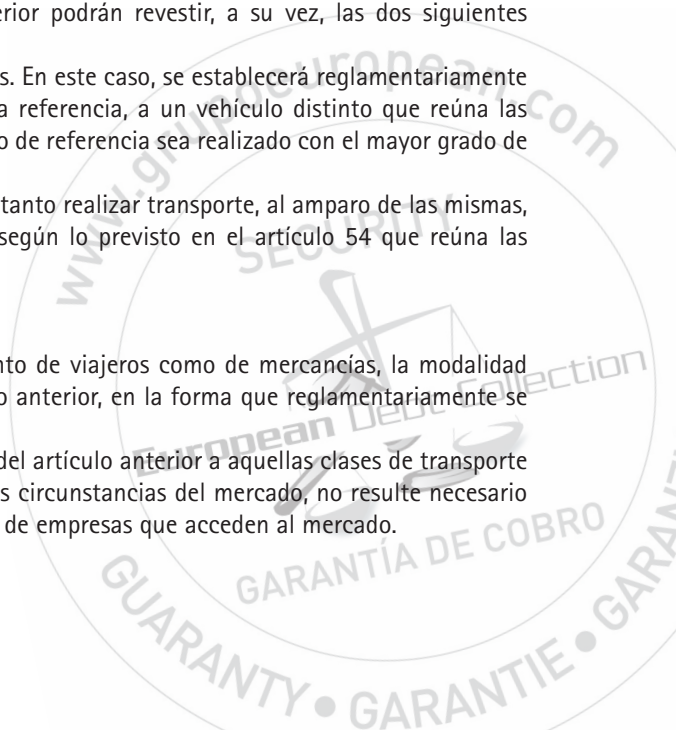
- a) Estar referidas, en cada momento, a uno o varios vehículos concretos. En este caso, se establecerá reglamentariamente el procedimiento para realizar, a instancia del autorizado, la citada referencia, a un vehículo distinto que reúna las condiciones exigibles. Dicho procedimiento posibilitará que el cambio de referencia sea realizado con el mayor grado de automatismo y simplificación de trámites.

- b) No estar referidas a priori a vehículo concreto alguno, pudiendo por tanto realizar transporte, al amparo de las mismas, cualquier vehículo del que disponga el titular de la autorización, según lo previsto en el artículo 54 que reúna las condiciones exigidas en la misma.

Artículo 93.

1. Inicialmente, se aplicará a los transportes públicos discrecionales, tanto de viajeros como de mercancías, la modalidad de autorización a que se refiere el apartado a) del punto 2 del artículo anterior, en la forma que reglamentariamente se determine.

No obstante, podrá aplicarse inicialmente la modalidad a) del punto 1 del artículo anterior a aquellas clases de transporte público discrecional de viajeros o mercancías en las que, a tenor de las circunstancias del mercado, no resulte necesario limitar o condicionar el volumen de la oferta o baste limitar el número de empresas que acceden al mercado.



2. El Gobierno, en función de la variación de las circunstancias socioeconómicas y tecnológicas que puedan producirse en el futuro, teniendo en cuenta el grado de perfeccionamiento de la organización de las Administraciones Públicas, su capacidad de tratamiento de la información y la eficiencia de los instrumentos de inspección y control del sector, podrá introducir por vía reglamentaria, con vistas a la más adecuada ordenación del sistema de transportes, las variaciones que estime precisas al régimen de autorizaciones establecido en virtud del punto 1, aplicando o extendiendo a las diversas clases de transporte público discrecional cualquiera de las modalidades de autorización de entre las previstas en el artículo anterior de esta Ley, que en cada momento aconsejen los intereses públicos, en función de las características propias de cada una de dichas modalidades, tal como se configuran en dicho artículo.
3. En los supuestos en que se introduzcan variaciones en la modalidad de autorización aplicable, conforme a lo previsto en los puntos anteriores, la Administración otorgará a las empresas titulares de autorizaciones, en sustitución de las que anteriormente poseían, las necesarias de la nueva modalidad aplicada, para que la Empresa pueda seguir realizando el transporte que viniera legalmente prestando con anterioridad, con los vehículos con los que contara en el momento de decidirse la sustitución.

Artículo 94.

1. Con las limitaciones derivadas del ordenamiento jurídico general y, en su caso de la legislación de consumidores y usuarios, la actuación de los titulares de autorizaciones de transporte público discrecional se regirá por el principio de libertad de contratación.
2. No obstante lo anterior, en aquellos supuestos, individuales o generales, de absentismo empresarial, que puedan implicar trastornos importantes para el interés público, la Administración podrá establecer un régimen de servicios mínimos de carácter obligatorio.

Artículo 95.

1. Las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros o mercancías en cualquiera de sus modalidades, se otorgarán, salvo que se establezca expresamente un plazo concreto de duración para las mismas, sin limitación específica de plazo de validez, si bien ésta quedará condicionada a su visado en los períodos que reglamentariamente se establezcan, el cual no será realizado cuando las empresas no cumplan las condiciones legal o reglamentariamente exigidas para el ejercicio de la actividad.
2. No obstante lo anterior, cuando se produzcan las circunstancias previstas en el punto 1 del artículo 49, con independencia de las medidas de restricción del acceso al mercado de transporte que, en su caso, puedan adoptarse al amparo de dicho precepto, la Administración podrá, asimismo, cuando ello resulte necesario por causas de utilidad pública o interés social y previo informe del Comité Nacional de Transportes, revocar o condicionar en cualquier momento las autorizaciones anteriormente otorgadas, en la medida precisa, para procurar, con criterios objetivos, la corrección de las deficiencias del sistema de transportes.
3. Cuando la revocación prevista en el punto anterior se realice antes de que la autorización alcance la antigüedad que reglamentariamente se determine, la Administración deberá abonar al titular la indemnización correspondiente.

Artículo 96.

Las autorizaciones para la realización de los transportes regulados en este capítulo deberán expresar, como mínimo, las siguientes circunstancias:

1. Cualquiera que sea su modalidad:
 - a) Identificación de la persona física o jurídica titular de las mismas, y de la sede de la empresa.
 - b) Clase de la autorización otorgada, y modalidad de la misma de entre las previstas en el artículo 92.
 - c) Ámbito territorial.
 - d) Condiciones del servicio, obligaciones modales, restricciones de circulación y demás disposiciones específicas relativas a la actividad autorizada.
2. Autorizaciones del apartado b) del punto 1) del artículo 92.

Además de las anteriores, reseñarán las siguientes: Pesos y, en su caso, volúmenes y dimensiones de las cargas o número de viajeros autorizados.

3. Autorizaciones del apartado c) del punto 1 del artículo 92.

Además de las señaladas en el punto 1 de este artículo, consignarán las siguientes: Vehículos a los que estén referidas las autorizaciones o, en su caso, características de los que pueden ser utilizados al amparo de las mismas.

Artículo 97.

1. Cuando las empresas autorizadas para la realización de transportes públicos discrecionales de mercancías o de viajeros reciban demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, podrán atenderlas utilizando la colaboración de otros transportistas que dispongan de los medios necesarios, debiendo sujetarse, al efecto, a las normas que se establecen en este artículo y a las que reglamentariamente se determinen.
2. Serán de aplicación a los supuestos de colaboración entre transportistas las siguientes reglas:
 - a) El transportista que reciba del usuario la demanda de porte contratará con el mismo, en nombre propio, la prestación como porteador del correspondiente servicio.
 - b) El transportista colaborador deberá contar con la autorización administrativa habilitante para la realización del transporte de que se trate.
 - c) Las obligaciones y responsabilidades administrativas que la Ley atribuye al transportista corresponderán al transportista colaborador al amparo de cuya autorización se efectúa el transporte y que materialmente lo ejecuta.
Al transportista que recibió la demanda de porte del usuario le corresponderán frente a la Administración las obligaciones y responsabilidades que la Ley atribuye a las Agencias.

Sección II. Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías

Artículo 98.

Las autorizaciones de transporte discrecional de mercancías habilitarán para:

- a) Realizar transporte con reiteración, o no, de itinerario, calendario y horario.
- b) Realizar en un mismo vehículo transporte en el que existan uno o varios remitentes, y uno o varios destinatarios, siempre que se observen los requisitos establecidos en su caso por la Administración, en relación con el peso, volumen, homogeneidad u otras características de las cargas, así como con el régimen tarifario aplicable.

Sección III. Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de viajeros

Artículo 99.

1. Los transportes discrecionales de viajeros se deberán realizar, como regla general, mediante la contratación global por el transportista de la capacidad total del vehículo.
No obstante lo anterior, reglamentariamente podrán determinarse los supuestos excepcionales en que, por razones de adecuada ordenación del sistema de transportes, pueda admitirse la contratación por plaza, con pago individual.
2. Los transportes discrecionales de viajeros no podrán realizarse con reiteración de itinerario, calendario y horario preestablecidos.

Capítulo IV. Los transportes privados

Artículo 100.

Los transportes privados pueden revestir las dos siguientes modalidades:

- a) Transportes privados particulares.
- b) Transportes privados complementarios.

Artículo 101.

1. Se consideran transportes privados particulares los que cumplen conjuntamente los dos siguientes requisitos:
 - a) Estar dedicados a satisfacer las necesidades de desplazamiento de carácter personal o doméstico del titular del vehículo y sus allegados.
En ningún caso, salvo el supuesto de percepción de dietas o gastos de desplazamiento para su titular, el transporte particular puede dar lugar a remuneraciones dinerarias directas o indirectas.
 - b) Realizarse en vehículos cuyo número de plazas, o capacidad de carga, no exceda de los límites que reglamentariamente se establezcan.



2. Los transportes privados particulares no están sujetos a autorización administrativa, y la actuación ordenadora de la Administración únicamente les será aplicable en relación con las normas que regulen la utilización de infraestructuras abiertas y las aplicables por razón de la seguridad en su realización. Podrán darse, en su caso, asimismo, sobre dicho tipo de transportes, las actuaciones públicas previstas en el artículo 14.

Artículo 102.

1. Son transportes privados complementarios los que se llevan a cabo en el marco de su actuación general por empresas o establecimientos cuyas finalidades principales no son de transporte, como complemento necesario adecuado para el correcto desarrollo de las actividades principales que dichas empresas o establecimientos realizan.
2. Los transportes privados complementarios deberán cumplir conjuntamente las siguientes condiciones:
 - a) Si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o establecimiento, o haber sido vendidas, compradas, gestionada su venta o su compra, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ellas.
Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser los trabajadores o asalariados de los respectivos centros o bien los asistentes a los mismos, según su naturaleza y finalidad en los términos que reglamentariamente se determine a fin de asegurar el adecuado equilibrio del sistema de transportes. Los transportes habituales de otro tipo de usuarios se presumirán, salvo prueba en contrario, como transportes públicos.
 - b) El transporte deberá servir:
 1. Para conducir las mercancías o las personas a la empresa o establecimiento.
 2. Para expedir o enviar las mercancías o las personas de la empresa o establecimiento.
 3. Para desplazar las mercancías o personas, bien en el interior de una empresa o establecimiento, bien fuera de los mismos siempre que se trate de atender a sus propias necesidades internas.
 - c) Los vehículos han de ser, como regla general, propiedad de las empresas o establecimientos, debiendo estar matriculados a nombre de los mismos.
No obstante, se admitirá la utilización de vehículos arrendados cuando dicha posibilidad venga impuesta por Tratados Internacionales, cuando los vehículos no superen la capacidad de carga o se cumplan los requisitos específicos de las empresas que reglamentariamente se determinen, así como en aquellos supuestos de averías de corta duración del vehículo normalmente utilizado o cuando ello resulte necesario por la insuficiencia o inadecuación de la oferta de transporte público para el transporte concreto de que se trate.
 - d) Los vehículos deben ir en todo caso conducidos por el personal propio de la empresa o establecimiento.
 - e) El transporte no podrá ser contratado ni facturado de forma independiente. El coste del mismo deberá en todo caso incorporarse al precio de los productos o servicios objeto de la actividad principal que realice la empresa o establecimiento.
No obstante, por excepción, la Administración podrá permitir la percepción independiente del precio del transporte, cuando se trate de transporte complementario de viajeros y el precio no exceda del estricto coste del transporte.
3. Los transportes a que se refiere el punto 1 de este artículo, que no cumplan los requisitos establecidos en el punto 2, habrán de someterse al régimen jurídico del transporte público.

Artículo 103.

La realización de los transportes privados regulados en los apartados 1 y 2 del artículo anterior requerirá la previa autorización de la Administración, salvo en aquellos supuestos que, en razón al reducido número de plazas o capacidad de carga de los correspondientes vehículos, reglamentariamente se exceptúen.

Asimismo, podrán en todo caso ser eximidas de contar con la autorización prevista en el párrafo anterior aquellas clases específicas de transporte de viajeros o de mercancías que por sus características o ámbitos supongan una escasa incidencia en el sistema general de transportes.

Artículo 104.

1. Para el otorgamiento de las autorizaciones previstas en el artículo anterior, se exigirá la previa justificación de la necesidad de realizar el transporte que los mismos han de amparar, para el adecuado desarrollo de las actividades de la empresa o establecimiento de que se trate. La Administración denegará la autorización si existe una desproporción manifiesta entre

la carga útil o el número de plazas de los vehículos para los que se solicita el transporte y las necesidades acreditadas por el solicitante.

2. Las autorizaciones se otorgarán inicialmente, y mientras que reglamentariamente no se establezca otro sistema, en modalidad análoga a la prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, y tendrán una duración indefinida, si bien su validez estará supeditada al visado de las mismas en los plazos que por la Administración se establezcan, previa constatación del mantenimiento de las circunstancias que justificaron su otorgamiento.

Artículo 105.

1. Los transportes oficiales que realicen los órganos de la Administración, como actividades integradas dentro de las de su propio funcionamiento interno, siempre que vayan dirigidos a solucionar las necesidades de desplazamiento de personas o mercancías que la actividad administrativa de dichos órganos ocasione tendrán la consideración de servicios privados complementarios, pero no estarán sujetos a la autorización prevista en los artículos anteriores, siendo aplicables respecto al control de los mismos las normas internas de organización administrativa que les afecten, sin perjuicio de su sometimiento a las normas de transporte que les sean aplicables.
2. Los transportes que realicen las empresas públicas sometidas en su actuación al derecho privado deberán cumplir, en todo caso, las prescripciones generales de esta Ley.

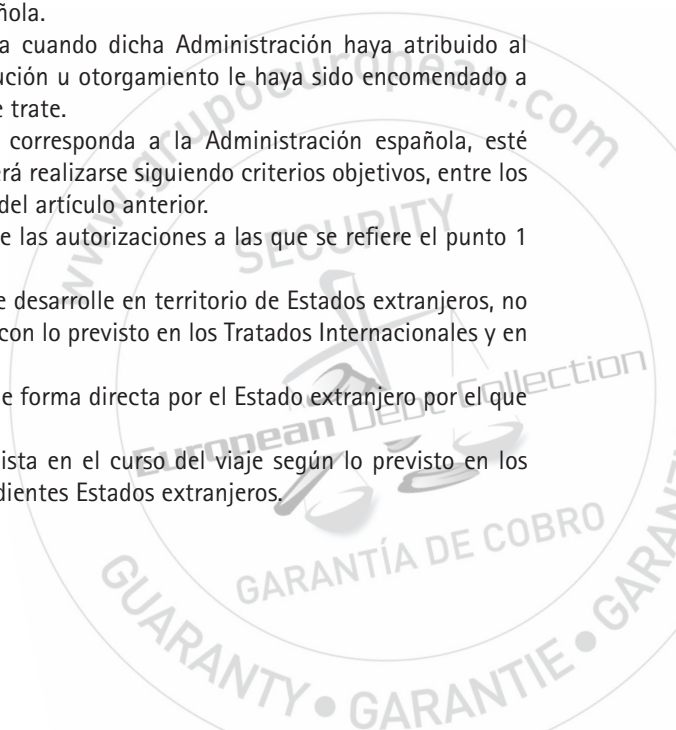
Capítulo V. El transporte internacional

Artículo 106.

1. Los transportes internacionales definidos en el artículo 65 pueden ser de viajeros y de mercancías. A su vez los transportes internacionales de viajeros se clasifican en regulares, discrecionales y de lanzadera. La conceptualización de cada una de estas clases se realizará de conformidad con lo previsto en los Convenios o Tratados Internacionales de los que España sea parte. Los transportes de mercancías tienen en todo caso el carácter de discrecionales.
2. Para la prestación de servicios de transporte público internacional podrá exigirse una capacitación profesional y en su caso financiera, específica, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca.
3. Los transportes privados complementarios de carácter internacional estarán sometidos en cuanto a su régimen jurídico a las normas contenidas en relación con los mismos en los Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España y a las que específicamente se determinen por vía reglamentaria.
4. Lo dispuesto en este capítulo se entenderá sin perjuicio de la aplicación de un régimen diferente cuando así se determine en Convenios o Tratados Internacionales suscritos por España.

Artículo 107.

1. Las empresas de transporte españolas únicamente podrán realizar transporte público internacional de carácter discrecional de viajeros o de mercancías, así como de viajeros en la modalidad de lanzadera, cuando se hallen específicamente autorizadas o genéricamente habilitadas para el mismo por la Administración española.
2. La autorización de la Administración española se entenderá implícita cuando dicha Administración haya atribuido al transportista de que se trate una autorización extranjera cuya distribución u otorgamiento le haya sido encomendado a través del correspondiente Convenio con el Estado extranjero de que se trate.
Cuando el número de autorizaciones extranjeras, cuya distribución corresponda a la Administración española, esté limitado a un determinado cupo o contingente, dicha distribución deberá realizarse siguiendo criterios objetivos, entre los transportistas que reúnan los requisitos a los que se refiere el punto 2 del artículo anterior.
3. Salvo lo previsto en el punto anterior para el otorgamiento y validez de las autorizaciones a las que se refiere el punto 1 de este artículo, deberá darse alguna de las siguientes circunstancias:
 - a) Que el transporte al que se refiere la autorización, en la parte que se desarrolle en territorio de Estados extranjeros, no esté sujeto a autorización previa de dichos Estados, de conformidad con lo previsto en los Tratados Internacionales y en la legislación interna de los mismos.
 - b) Que el transportista español haya sido específicamente autorizado de forma directa por el Estado extranjero por el que ha de discurrir el transporte, para realizar el mismo en su territorio.
 - c) Que la autorización extranjera pueda ser obtenida por el transportista en el curso del viaje según lo previsto en los Tratados Internacionales y en la legislación interna de los correspondientes Estados extranjeros.



Artículo 108.

El establecimiento de servicios regulares de viajeros de carácter internacional se llevará a cabo según el siguiente procedimiento:

1. Solicitud de una empresa, o propuesta inicial de la Administración, bien a iniciativa propia o de un Estado extranjero, para el establecimiento del servicio.
2. Valoración y decisión de la Administración sobre la conveniencia del establecimiento del servicio, ponderando la existencia previa de otros que atiendan total o parcialmente el mismo tráfico y las demás circunstancias de toda índole que concurren.
3. Valoración sobre la capacidad de la empresa solicitante para prestar satisfactoriamente el servicio. En el caso de que dicha valoración fuera negativa o de que la iniciativa para el establecimiento fuera pública, se llevará a cabo un concurso de selección de la empresa prestataria, cuyos criterios de admisión y de resolución se establecerán reglamentariamente.
4. Negociación y acuerdo con los Estados extranjeros afectados llevada a cabo por la Administración española.
5. Otorgamiento, en su caso, de la correspondiente autorización, que tendrá una validez temporal, si bien será renovable cuando haya de continuarse la prestación del servicio y la eficacia de la empresa en su gestión anterior así lo postule.
6. En el caso de que los Estados extranjeros afectados unilateralmente tomasen medidas provisionales que imposibilitasen la prestación del servicio, la autorización española quedará en suspenso temporalmente hasta que sea posible la reanudación del mismo. En este caso el plazo de duración de la autorización se considera prorrogado en el plazo durante el cual el servicio haya debido de estar suspendido.
7. Se aplicarán a los servicios de viajeros de transporte internacional las normas establecidas en la sección primera del Capítulo II de este Título, en cuanto las mismas resulten compatibles con su específica naturaleza.

Artículo 109.

1. Los transportistas extranjeros únicamente podrán realizar transporte internacional que discurra por territorio español, cuando se dé alguna de las dos siguientes circunstancias:
 - a) Que la realización de dicho transporte se halle permitida con carácter general según lo previsto en los Tratados Internacionales de los que España sea parte o en alguna disposición específica de Derecho interno. En dicho caso serán exigibles los documentos de control o las formalidades que dichas normas prevean.
 - b) Que el transportista extranjero se halle en posesión de la correspondiente autorización habilitante para el transporte otorgada de conformidad con lo previsto en los Tratados Internacionales y en las normas específicas de Derecho interno.
2. Las liberalizaciones genéricas se establecerán y las autorizaciones concretas se concederán, teniendo en cuenta criterios de reciprocidad, salvo casos debidamente justificados.
3. Los transportistas extranjeros habilitados o autorizados para realizar transporte internacional que discurra por territorio español, en ningún caso podrán realizar al amparo de dicha habilitación o autorización transporte interno en España, salvo que ello se encuentre previsto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España.

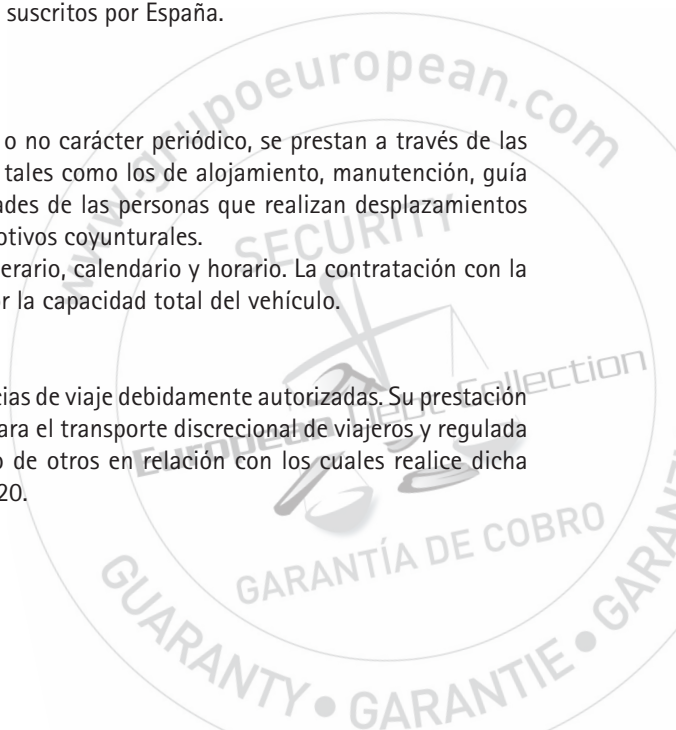
Capítulo VI. Los transportes turísticos

Artículo 110.

1. Son transportes turísticos a los efectos de esta Ley los que, ya tengan o no carácter periódico, se prestan a través de las agencias de viaje conjuntamente con otros servicios complementarios tales como los de alojamiento, manutención, guía turística, etcétera, para satisfacer de una manera general las necesidades de las personas que realizan desplazamientos relacionados con actividades recreativas, culturales, de ocio, u otros motivos coyunturales.
2. Los transportes turísticos podrán realizarse con reiteración o no de itinerario, calendario y horario. La contratación con la agencia de viajes podrá hacerse de forma individual o por asiento, o por la capacidad total del vehículo.

Artículo 111.

Los transportes turísticos únicamente podrán contratarse a través de agencias de viaje debidamente autorizadas. Su prestación deberá hacerse con vehículos amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros y regulada en el Título III, ya se trate de vehículos propios de la agencia de viaje o de otros en relación con los cuales realice dicha agencia las funciones de mediación previstas en el punto 2 del artículo 120.



Artículo 112.

1. La Administración podrá exigir que los transportes turísticos se presten conjuntamente con determinados servicios complementarios concretos de carácter mínimo, así como que el precio del transporte no exceda del porcentaje que se determine del precio total del conjunto de los servicios que se contraten.
2. Cuando los transportes turísticos sean sustancialmente coincidentes con servicios regulares de transporte de viajeros de uso general, el precio de los mismos y de los correspondientes servicios complementarios deberá ser superior, en el porcentaje que reglamentariamente se establezca, al del transporte realizado en la línea regular de que se trate. Esto, no obstante, la Administración podrá exceptuar del cumplimiento de dicho requisito a aquellos transportes turísticos en los que en razón de la homogeneidad de los viajeros, el carácter coyuntural o esporádico del transporte, y otras circunstancias específicas, aparezca suficientemente demostrado que no se realiza una competencia injustificada, que resulte lesiva para los intereses de la correspondiente línea regular coincidente.

Capítulo VII. Los transportes urbanos

Artículos 113, 114, 115, 116, 117 y 118.⁽²³⁾

⁽²³⁾ Artículos declarados nulos por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.

Título IV. Actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera

Capítulo I. Actividades de mediación

Artículo 119.

1. Las funciones de mediación entre los usuarios del transporte y los transportistas, salvo lo previsto en el punto 2 de este artículo, únicamente podrán ser realizadas por las agencias de transporte debidamente autorizadas.
2. No tendrán la consideración de actividades de mediación a efectos de lo dispuesto en el punto anterior las realizadas por:
 - a) Los transportistas que utilicen la colaboración de otros para hacer frente a excesos de demanda o para realizar transporte combinado, en ambos casos de conformidad con lo previsto en esta Ley.
 - b) Los almacenistas distribuidores, según lo dispuesto en el artículo 125.
 - c) Los centros de información y distribución de cargas, según lo dispuesto en el artículo 124.
 - d) Los transitarios de conformidad con lo previsto en el artículo 126.
 - e) Las personas que contraten el transporte de mercancías que no sean de su propiedad, cuando dicho transporte hubiera podido llevarse a cabo por las mismas en régimen de transporte privado complementario por darse las circunstancias previstas en el artículo 102.
 - f) Las cooperativas y sociedades comercializadoras a que se refiere el artículo 61.

Artículo 120.

1. A los efectos de esta Ley, se comprende bajo la denominación de agencias de transporte, las empresas, individuales o colectivas, dedicadas a intervenir en la contratación del transporte público por carretera de viajeros o mercancías, como organizaciones auxiliares interpuestas entre los usuarios y los transportistas, pudiendo realizar dicha intervención en relación con la totalidad de los modos de transporte.
2. Las agencias de transporte, salvo en el supuesto previsto en los apartados c) y, en su caso, d) del punto 2 del artículo 122, deberán contratar en nombre propio tanto con el transportista, como con el usuario o cargador, ocupando por tanto la posición de usuario o cargador frente al transportista, y de transportista frente al usuario o cargador.
3. En el ejercicio de su actividad se entenderá comprendidas como funciones propias de las agencias de transporte todas las actuaciones previas de gestión, información, oferta y organización de cargas o servicios, necesarias para llevar a cabo la contratación de los transportes, que dichas agencias realicen o procuren realizar en nombre propio, según lo previsto en el punto anterior.

Artículo 121.

1. Únicamente podrán realizar la actividad de agencia de transporte de mercancías, las personas físicas o jurídicas que obtengan la correspondiente autorización administrativa que habilite para la misma, previo cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 48.
2. Reglamentariamente se determinará el régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones a que se refiere el punto anterior, los requisitos específicos exigibles para dicho otorgamiento, así como las condiciones de ejercicio de la actividad.
3. Serán de aplicación en cuanto al tiempo de validez de las autorizaciones de agencia de transporte de mercancías, su visado y, en su caso, revocación y consiguiente indemnización idénticas reglas a las establecidas en el artículo 95.
4. Las agencias de transporte de mercancías podrán ser de cargas completas y de cargas fraccionadas.
Son agencias de cargas completas aquellas que realizan su actividad en relación con los transportes en los que desde la recepción de la carga hasta su entrega en destino no se precisen otras intervenciones complementarias tales como las de manipulación, grupaje, clasificación o embalaje, por cuenta de la agencia.
Son agencias de cargas fraccionadas aquellas que refieren su actividad a los transportes en los que resulten precisas actividades complementarias tales como las de recogida, manipulación, almacenaje, grupaje, clasificación, embalaje o distribución de las mercancías. Las mismas empresas podrán ser conjuntamente titulares de autorizaciones de agencias de cargas completas y de cargas fraccionadas.

Artículo 122.

1. El ejercicio de las funciones correspondientes a la actividad de agencia de transporte de viajeros será realizado por las agencias de viaje.
2. Las agencias de viaje podrán realizar las siguientes funciones:
 - a) Organización y contratación de los transportes turísticos regulados en el Capítulo VI del Título III de esta Ley, pudiendo ser dicha contratación global o individualizada o por plaza.
 - b) Mediación en la prestación de servicios de transporte discrecional de viajeros, la cual deberá realizarse contratando con transportistas y usuarios la capacidad total del vehículo, salvo en aquellos transportes en los que, en razón de su específica naturaleza, se les autorice para realizar la contratación individual o por asiento, de conformidad con lo que se disponga en las normas de desarrollo de esta Ley.
 - c) Venta de billetes y reserva de plazas por cuenta del transportista en toda clase de medios de transporte.
 - d) Las demás que les atribuya su normativa específica.
3. Las agencias de viaje podrán revestir las distintas categorías o clases que en relación con su ámbito o modalidad de actuación se hallen reglamentariamente establecidas o se establezcan.

Artículo 123.

1. El ejercicio de la actividad de agencia de viaje se regirá por la normativa específica de turismo.⁽²⁴⁾
2. El control y ordenación administrativa de las agencias de viaje se realizará por los órganos administrativos competentes en materia de turismo. Esto no obstante, los órganos competentes en materia de transporte podrán ordenar, controlar, y en su caso sancionar, las actuaciones que en relación con el transporte realicen dichas agencias, de conformidad con lo previsto en la presente Ley.
Reglamentariamente se establecerá el procedimiento para coordinar las actuaciones de los órganos competentes en materia de transporte y de turismo.

⁽²⁴⁾ Punto 1 redactado por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Capítulo II. Centros de información y distribución de cargas

Artículo 124.⁽²⁵⁾

⁽²⁵⁾ Artículo derogado por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.



Capítulo III. Almacenistas–distribuidores

Artículo 125.

1. Son almacenistas–distribuidores las personas físicas o jurídicas que reciben en depósito en sus almacenes o locales mercancías o bienes ajenos, realizan en relación con los mismos las funciones de almacenaje, ruptura de cargas, u otras complementarias que resulten necesarias, y llevan a cabo o gestionan la distribución de los mismos, de acuerdo con las instrucciones de los depositantes.
2. Los almacenistas–distribuidores podrán llevar a cabo la distribución de las mercancías de acuerdo con las dos siguientes modalidades:
 - a) Con vehículos propios amparados por autorizaciones de transporte público de las que sean titulares.
 - b) Contratando la realización del transporte en nombre propio con transportistas debidamente autorizados para llevarlo a cabo.
3. Para realizar la actividad de almacenistas–distribuidores, será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para la misma.

Dicha autorización determinará, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

Capítulo IV. Transitarios

Artículo 126.

1. Los transitarios podrán llevar a cabo su función de organizadores de los transportes internacionales y en todo caso de aquellos que se efectúen en régimen de tránsito aduanero, realizando en relación con los mismos las siguientes actividades:
 - a) Contratación en nombre propio con el transportista, como cargadores, de un transporte que a su vez hayan contratado, asimismo en nombre propio, con el cargador efectivo, ocupando frente a éste la posición de transportistas.
 - b) Recepción y puesta a disposición del transportista designado por el cargador, de las mercancías a ellos remitidas como consignatarios.

El transitario podrá realizar las funciones previstas en los apartados a) y b) anteriores, en relación con transportes internos, siempre que los mismos supongan la continuación de un transporte internacional cuya gestión se les haya encomendado.
2. Para realizar las actividades de transitario será preciso estar en posesión de la correspondiente autorización administrativa que habilite para las mismas.

Reglamentariamente se determinarán el régimen de otorgamiento de la referida autorización y las condiciones concretas de ejercicio de la actividad.

Capítulo V. Estaciones de transporte por carretera

Artículo 127.

1. Las estaciones de transporte por carretera son los centros destinados a concentrar las salidas y llegadas a una población de los vehículos de transporte público que reúnen las condiciones y requisitos establecidos reglamentariamente. Las estaciones pueden ser de viajeros y de mercancías.
2. Los terrenos e instalaciones destinados únicamente a garaje o estacionamiento de vehículos no tendrán la consideración de estaciones.

Artículo 128.⁽²⁶⁾

El establecimiento de estaciones y centros de transporte estará sujeto al cumplimiento de las condiciones que, por razones de índole urbanística, fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, vengán impuestas, al efecto, por la legislación reguladora de tales materias.

⁽²⁶⁾ Artículo redactado por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Artículos 129, 130, 131 y 132.⁽²⁷⁾

⁽²⁷⁾ Artículos derogados por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Capítulo VI. Arrendamiento de vehículos

Artículo 133.⁽²⁸⁾

1. La actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor podrá ser realizada libremente por todas aquellas empresas que cumplan las obligaciones que, por razones de índole fiscal, social y laboral o de seguridad ciudadana o vial, les vengan impuestas por la legislación reguladora de tales materias.
2. Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta ley, los titulares de autorizaciones de transporte únicamente podrán desarrollar su actividad mediante vehículos cedidos o arrendados por otros, cuando dichos vehículos se encuentren exclusivamente dedicados al arrendamiento sin conductor por su titular, que deberá ser una empresa profesionalmente dedicada a esta actividad.

⁽²⁸⁾ Artículo redactado por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Artículo 134.⁽²⁹⁾

Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta Ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.

El arrendamiento de vehículos con conductor tendrá, a efectos de la legislación de ordenación de los transportes por carretera, la consideración de transporte discrecional de viajeros y su ejercicio estará sujeto a todas las reglas contenidas en esta Ley que resulten de aplicación a dicha clase de transporte.

⁽²⁹⁾ Artículo redactado por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Artículos 135 y 136.⁽³⁰⁾

⁽³⁰⁾ Artículos derogados por la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Artículo 137.

1. Salvo en los casos expresamente exceptuados en esta Ley y en sus normas de desarrollo, el arrendamiento de vehículos deberá hacerse sin los servicios del conductor, y sin que quepa contratar los servicios del mismo con la empresa arrendadora.
2. El arrendamiento deberá hacerse por períodos de tiempo determinados, pudiendo establecerse por la Administración prescripciones sobre la duración de los mismos. Esto, no obstante, en los arrendamientos a que se refiere el punto 2 del artículo 133, podrán excepcionalmente autorizarse formas de fijar la duración distintas de las del plazo numéricamente expresado.

Título V⁽³¹⁾. Régimen sancionador y de control de los transportes terrestres, y de sus actividades auxiliares y complementarias

⁽³¹⁾ Título redactado por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.

Capítulo I. Régimen sancionador

Artículo 138.

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los transportes terrestres y de sus actividades auxiliares y complementarias corresponderá:
 - a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetos a concesión o autorización administrativa, a la persona física o jurídica titular de la concesión o de la autorización.
 - b) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades auxiliares o complementarias de éstos llevados a cabo sin la cobertura del preceptivo título administrativo habilitante, o cuya realización se encuentre exenta de la obtención de éste, a la persona física o jurídica propietaria o arrendataria del vehículo o titular de la actividad.

A los efectos previstos en este apartado, se considera titular del transporte o actividad clandestina de que se trate a la persona física o jurídica que materialmente la lleve a cabo en nombre propio, la organice o asuma la correspondiente responsabilidad empresarial, así como a todo aquél que no siendo personal asalariado o dependiente colabore en la realización de dicho transporte o actividad.

- c) En las infracciones cometidas por remitentes o cargadores, expedidores, consignatarios o destinatarios, usuarios, y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de los transportes terrestres, a la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
2. La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas o jurídicas a que se refiere el apartado 1, independientemente de que las acciones u omisiones de las que dicha responsabilidad derive hayan sido materialmente realizadas por ellas o por el personal de su empresa, sin perjuicio de que puedan deducir las acciones que a su juicio resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones.
3. Tendrán la consideración de infracciones independientes aquellas que se cometan en relación con distintas expediciones de transporte, aun cuando los hechos infrinjan los mismos o semejantes preceptos.
No obstante, tratándose de expediciones de servicios de transporte regular, ya sea éste de uso general o especial, cuando los hechos constitutivos de la infracción guarden relación directa con la actividad administrativa que se desarrolla en las oficinas de la empresa o con el vehículo utilizado y resulte acreditado que no podían ser corregidos hasta el regreso de aquél a la sede empresarial de la que inicialmente partió, tales hechos se considerarán constitutivos de una sola infracción aun cuando hubieran continuado teniendo lugar durante las distintas expediciones parciales realizadas entre tanto.

Artículo 139.

Constituyen infracciones administrativas de las normas reguladoras del transporte terrestre las acciones u omisiones de los distintos sujetos responsables tipificadas y sancionadas de conformidad con la presente ley.

Las infracciones de las normas reguladoras del transporte terrestre se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 140.

Se considerarán infracciones muy graves:

1. La realización de transportes públicos o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la concesión, autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres.
La prestación de servicios para los que se requiera conjuntamente alguna de las concesiones o autorizaciones especiales reguladas en esta ley y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el título III se considerará incluida en la infracción tipificada en este apartado tanto si se carece de la una como de la otra.
A los efectos de su correcta calificación, se consideran incluidos en el presente apartado los siguientes hechos:
 - 1.1 La prestación de servicios de transporte público que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado.
 - 1.2 La realización de transportes públicos o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.8.
 - 1.3 La organización, establecimiento o realización de servicios regulares de transporte de viajeros sin ser titular de la correspondiente concesión o autorización especial, ya sean propios o ajenos los medios con los que se presten y aun cuando se posea autorización de transporte discrecional.
 - 1.4 La prestación material de servicios regulares de transporte de viajeros careciendo de la preceptiva concesión o autorización especial, aun cuando la correspondiente empresa no contrate con los usuarios y se limite a actuar bajo la dirección del organizador del transporte, siempre que en dicho caso la Administración haya hecho advertencia del carácter ilegal del transporte.
 - 1.5 El transporte de personas o grupos distintos de aquellos a que específicamente se encuentra referida la correspondiente autorización durante la realización de un transporte regular de uso especial.
 - 1.6 La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente reguladas en el artículo 102.2, considerándose, a tal efecto, incumplimiento de lo dispuesto en el párrafo c) del referido precepto la utilización de un semirremolque o remolque ajeno, aun cuando el vehículo tractor sea propiedad de la empresa titular de la autorización.

- 1.7 La realización de servicios con cobro individual o con reiteración de itinerario o turísticos al exclusivo amparo de autorizaciones de transporte discrecional, fuera de los supuestos expresamente permitidos o incumpliendo las condiciones establecidas para ello.
- 1.8 La realización de transportes públicos sin llevar a bordo del vehículo el original de la correspondiente copia certificada de la autorización o licencia cuando ésta hubiera sido expedida en la modalidad prevista en el párrafo b) del punto 2 del artículo 92, o de la documentación acreditativa que resulte asimismo necesaria para controlar la legalidad del transporte, conforme a lo que, al efecto, determine el departamento ministerial competente en materia de transportes, cuando el transporte se realice al amparo de autorizaciones otorgadas en las modalidades previstas en los párrafos a) y b) del apartado 1 del artículo 92.
- 1.9 La realización de transportes públicos careciendo de autorización, aún cuando se lleve a bordo del vehículo una autorización o licencia, o una copia de éstas, que se encuentre caducada, revocada o que por cualquier otra causa hubiera perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas.
- 1.10 La realización de transporte público al amparo de autorizaciones que únicamente habiliten para efectuar un tipo de transporte de características distintas del efectivamente realizado.
No se apreciará la infracción tipificada en el presente apartado cuando la misma concorra con las señaladas en los apartados 2 y 3 del presente artículo.
2. La realización de transporte público, o de actividades auxiliares o complementarias del transporte, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en el artículo 42.1.
3. La realización de transporte público o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos en los párrafos b) y c) del artículo 48.
4. La cesión o autorización, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.
5. El abandono de las concesiones de transporte regular de viajeros o la paralización de los servicios de las mismas sin causa justificada durante el plazo que reglamentariamente se determine, sin el consentimiento de la Administración.
6. La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a las instrucciones o requerimientos de los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas que legalmente tienen atribuida la vigilancia de dicha clase de transporte.
7. El quebrantamiento de las órdenes de inmovilización o precintado de vehículos o locales, así como la desatención a los requerimientos formulados por la Administración en los términos señalados en el artículo 144.2.
8. La falsificación de títulos administrativos habilitantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos.
La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen falsificado el título, o colaborado en su falsificación o comercialización a sabiendas del carácter ilícito de su actuación, como a las que lo hubiesen utilizado para encubrir la realización de transportes o actividades no autorizadas.
9. El falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cualquier título, certificación o documento que haya de ser expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquéllos.
10. La manipulación del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o sus elementos, del limitador de velocidad u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo destinada a alterar su normal funcionamiento, así como la instalación de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza destinados a alterar el correcto funcionamiento de los correspondientes instrumentos de control o modificar sus mediciones, aun cuando unos u otros no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.
La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen manipulado el aparato o instrumento de que se trate, o colaborado en su manipulación, instalación o comercialización, como al transportista que los tenga instalados en sus vehículos.
11. La carencia del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.
12. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

13. La falsificación de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo, así como el falseamiento de su contenido o alteración de las menciones obligatorias de la hoja de registro o tarjeta del conductor.
La responsabilidad por esta infracción corresponderá tanto a las personas que los hubiesen falsificado o colaborado en su falsificación, falseamiento o comercialización, como al transportista que los hubiese utilizado en sus vehículos.
14. El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos.
15. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:
 - 15.1 La falta de explotación del servicio por el propio concesionario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.
 - 15.2 El incumplimiento de los tráficos, itinerario, expediciones o puntos de parada establecidos, cuando no constituya abandono de la concesión en los términos señalados en el apartado 5 de este artículo.
 - 15.3 Denegar la venta de billetes o el acceso al vehículo a quienes los hubieran adquirido, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente establecidas que lo justifiquen.
Especialmente se considerará incluido en la anterior circunstancia, impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a personas discapacitadas, aún en el supuesto de que no exista obligación de que el vehículo se encuentre especialmente adaptado para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.
 - 15.4 La realización del servicio transbordando injustificadamente a los usuarios durante el viaje.
 - 15.5 El incumplimiento del régimen tarifario.
16. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:
 - 16.1. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores.
 - 16.2. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.
 - 16.3. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.
17. La realización de transportes discrecionales de viajeros y mercancías cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:
 - 17.1 La autonomía económica y de dirección en la explotación de los servicios por parte del titular de la autorización, gestionando el transporte a su riesgo y ventura, con los medios personales y materiales integrantes de su propia organización empresarial.
 - 17.2 La obligación del titular de la autorización o licencia de transporte de asumir la posición de porteador en todos los contratos de transporte que realice al amparo de dicha autorización o licencia.
18. La realización de actividades de agencia de transporte, transitario o almacenista distribuidor cuando se incumpla alguno de los siguientes requisitos:
 - 18.1 La realización de la actividad de intermediación en la contratación de transportes terrestres en calidad de comisionista en nombre propio, contratando en su propio nombre con los cargadores o usuarios y los titulares de autorizaciones de transporte, asumiendo frente a aquéllos la posición de transportista y frente a éstos las obligaciones y responsabilidades propias del cargador.
 - 18.2 La realización de la actividad en locales autorizados o comunicados en los términos legal o reglamentariamente establecidos.

19. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan:

M.M.A.	Exceso total- Porcentaje	Exceso sobre un eje- Porcentaje
De más de 20 Tm	+15	+30
De más de 10 Tm a 20 Tm	+20	+40
De hasta 10 Tm	+25	+50

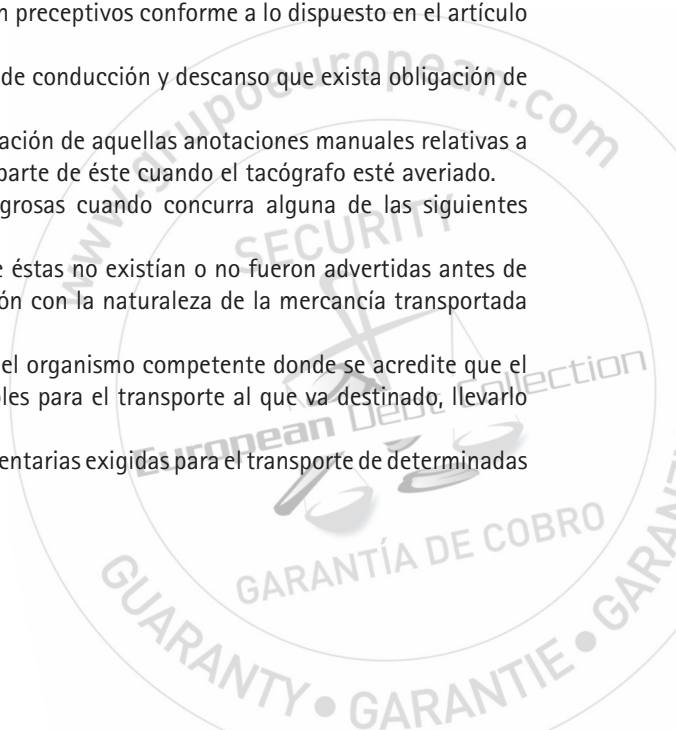
Cuando, no obstante haberse expedido en relación con el transporte de que se trate una autorización especial de circulación otorgada conforme a la legislación vigente en la materia, aquél se realizase excediendo los límites de masa señalados en dicha autorización especial, ésta se considerará sin efecto, y, en consecuencia, únicamente se tendrá en cuenta para calificar esta infracción la masa máxima permitida en aplicación de las reglas generales contenidas en dicha normativa.

La responsabilidad por dicha infracción, cuando se exceda la masa máxima total autorizada de los vehículos, corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario, salvo que alguno de ellos justifique respecto a sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.

Cuando se trate de excesos de peso por eje, la responsabilidad corresponderá a quien hubiera realizado la estiba a bordo del vehículo.

Cuando se trate de un transporte de paquetería o mudanzas, se presumirá, salvo prueba en contrario, la concurrencia de causas de inimputabilidad respecto del cargador y el expedidor.

20. El exceso superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje de los períodos de descanso obligatorios.
21. La realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22.5. La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.
22. No llevar insertada la correspondiente hoja de registro o tarjeta del conductor en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, llevar insertada una hoja de registro sin haber anotado el nombre y apellido del conductor o llevar insertadas las hojas de registro o tarjetas correspondientes a otro conductor.
23. El incumplimiento de la obligación de suscribir los seguros que resulten preceptivos conforme a lo dispuesto en el artículo 21.
24. La carencia de hojas de registro del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso que exista obligación de llevar en el vehículo.
Se considerará, asimismo, incluida en esta infracción la falta de realización de aquellas anotaciones manuales relativas a la actividad del conductor que exista obligación de llevar a cabo por parte de éste cuando el tacógrafo esté averiado.
25. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:
- 25.1 Utilizar cisternas que presenten fugas, salvo que se acredite que éstas no existían o no fueron advertidas antes de iniciarse el transporte y que la cuantía de las pérdidas en relación con la naturaleza de la mercancía transportada no justificaba la interrupción de aquél.
- 25.2 Carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente donde se acredite que el mismo responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, llevarlo caducado o llevar uno distinto al exigido reglamentariamente.
- 25.3 Utilizar vehículos que no cumplan las condiciones técnicas reglamentarias exigidas para el transporte de determinadas mercancías.



- 25.4 No llevar a bordo del vehículo los documentos de transporte o acompañamiento o no indicar en éstos la mercancía peligrosa transportada.
- 25.5 Transportar mercancías peligrosas, en condiciones distintas a las fijadas por la reglamentación sobre el transporte de este tipo de materias, sin la correspondiente excepción o permiso excepcional.
- 25.6 Carecer de paneles, placas o etiquetas de peligro o cualquier señalización exigible.
- 25.7 No llevar en la cabina del vehículo las instrucciones escritas para casos de accidentes correspondientes a la materia que se transporta.
- 25.8 Incumplir las prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo.
- 25.9 Incumplir las limitaciones de las cantidades a transportar.
- 25.10 Utilizar envases o embalajes no homologados, gravemente deteriorados, que presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.
- 25.11 Incumplir las normas de embalaje en común en un mismo bulto.
- 25.12 Incumplir las normas sobre el grado de llenado.
- 25.13 Indicar inadecuadamente en los documentos de transporte o acompañamiento la mercancía peligrosa transportada.
- 25.14 Entregar al transportista instrucciones escritas para casos de accidentes inadecuadas en relación con la materia que se transporta, así como la falta de certificación del expedidor sobre el cumplimiento de la normativa vigente en el transporte.
- 25.15 Transportar mercancías sujetas a autorización previa careciendo de la misma.
- 25.16 Utilizar paneles, placas o etiquetas de peligro inadecuadas en relación con la mercancía transportada.
- 25.17 Incumplir durante las operaciones de carga o descarga la prohibición de fumar en el curso de las manipulaciones, en las proximidades de los bultos colocados en espera de manipular, en la proximidad de los vehículos parados y en el interior de los mismos.
- 25.18 Incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna, en las maniobras de carga o descarga, cuando sea exigible.
- 25.19 No informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o dejar de adoptar las medidas de seguridad y protección, excepto en caso de imposibilidad.
- 25.20 Mezclar las instrucciones escritas para casos de accidente de la mercancía que se transporta con las de otros productos.
- 25.21 Transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas careciendo las empresas involucradas del preceptivo consejero de seguridad o, aún teniéndolo, que éste no se encuentre habilitado para la materia o actividad de que se trate.
- 25.22 No remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes cuando ello resulte obligatorio.
- 25.23 No conservar las empresas los informes anuales durante el plazo legalmente establecido, no habiéndolos remitido a los órganos competentes.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá: al transportista y al cargador por las infracciones de los apartados 25.1 y 25.2; al transportista, al cargador o expedidor, en su caso, por las infracciones de los apartados 25.3 a 25.7; al cargador o expedidor, en su caso, por las infracciones de los apartados 25.8 a 25.16; al cargador o descargador, según el caso, por las infracciones de los apartados 25.17 y 25.18; al transportista por las infracciones de los apartados 25.19 y 25.20, y a la empresa, obligada a tener consejero de seguridad, por las infracciones de los apartados 25.21 a 25.23.

No obstante, el transportista quedará exento de responsabilidad por la comisión de la infracción tipificada en el apartado 25.6 si se acredita que, dadas las circunstancias de carga, él no pudo detectar la falta de etiquetas de peligro en los bultos o envases.

A los efectos previstos en el presente apartado y en el artículo 141.24, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa, figurando como tal en la carta de porte, y de cargador descargador la persona física o jurídica bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

- 26. La realización de transportes de productos alimenticios o mercancías perecederas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- 26.1 Transportar mercancías perecederas que, conforme a la normativa específica aplicable, deban ser transportadas a temperatura regulada, en vehículos o recipientes que, por sus condiciones técnicas, no puedan alcanzar la temperatura exigida para su transporte.
- 26.2 Carecer del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.
- 26.3 Cargar productos, que necesiten regulación de temperatura durante el transporte, a una temperatura distinta de la exigida durante el mismo.
- 26.4 Transportar productos que necesiten regulación de temperatura durante el transporte a una temperatura distinta de la exigida durante el mismo.
- 26.5 Efectuar maniobras de transporte, carga o descarga en condiciones distintas a las exigidas en los reglamentos que regulen tales circunstancias.
- 26.6 Transportar productos alimenticios incumpliendo las condiciones de sanidad o higiene legal o reglamentariamente establecidas.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente número corresponderá: al transportista y a quien figure como expedidor en el documento de transporte, o de no existir éste, a la persona física o jurídica que hubiese contratado con el transportista por las infracciones de los apartados 26.1 y 26.2; a quien figure como expedidor, o de no existir éste, a la persona física o jurídica que hubiese contratado con el transportista por la infracción del apartado 26.3; al transportista por las infracciones de los apartados 26.4 y 26.6, y al transportista, expedidor o destinatario, o de no existir estos últimos, a la persona física o jurídica que figure como expedidor o destinatario en el documento de transporte, por la infracción del apartado 26.5.

Artículo 141.

Se consideran infracciones graves:

- 1. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:
 - 1.1 No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por éstos de las condiciones exigidas en el título concesional.
 - 1.2 No prestar los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.
 - 1.3 Incumplir la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.
 - 1.4 Vender un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional.
 - 1.5 Realizar transporte público regular de viajeros por carretera de uso general incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.
- 2. El incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización o licencia de transporte, alguna de sus copias o cualquier otra documentación cuando, por haber sido caducada, revocada o por cualquier otra causa legal o reglamentariamente establecida, debiera haber sido devuelta, siempre que el documento de que se trate conserve apariencia de validez.
- 3. El arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.

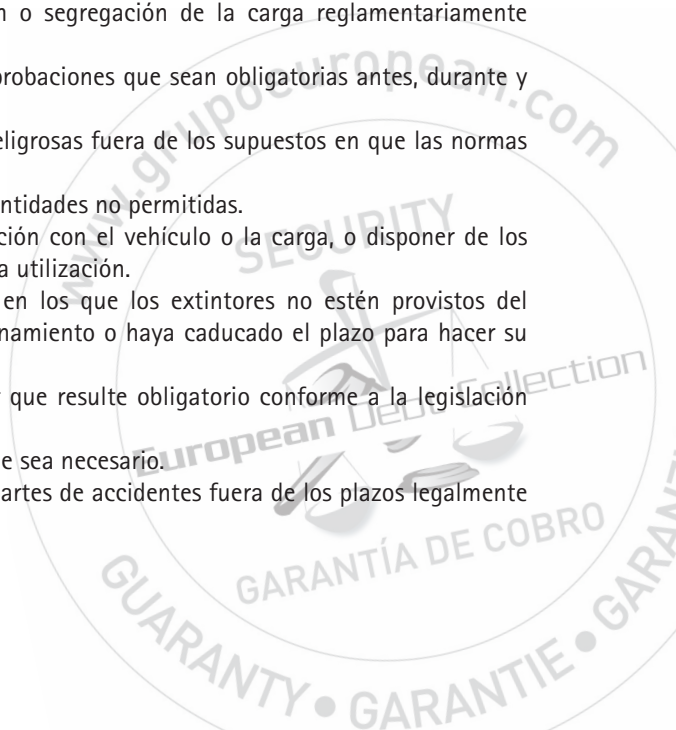
4. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes en los porcentajes que a continuación se relacionan:

M.M.A.	Exceso total- Porcentaje	Exceso sobre un eje- Porcentaje
De más de 20 Tm	+6 hasta el 15	+25 hasta el 30
De más de 10 Tm a 20 Tm	+10 hasta el 20	+35 hasta el 40
De hasta 10 Tm	+15 hasta el 25	+45 hasta el 50

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.19.

5. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, del limitador de velocidad o sus elementos u otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no haya de ser calificada como muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 140.10, o no pasar la revisión periódica de los mismos en los plazos y forma legal o reglamentariamente establecidos.
6. El exceso superior al 20 por ciento en los tiempos máximos de conducción o de conducción ininterrumpida, así como la minoración superior a dicho porcentaje en los períodos de descanso establecidos, salvo que dicho exceso o defecto deba ser considerado infracción muy grave, de conformidad con lo previsto en el artículo 140.20.
7. La utilización de una misma hoja de registro durante varias jornadas cuando ello hubiera dado lugar a la superposición de registros que impidan su lectura.
8. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por si mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, salvo que deba calificarse como muy grave de conformidad con lo establecido en los apartados 22 y 24 del artículo 140 o como leve por darse las circunstancias previstas en el apartado 5 del artículo 142.
9. La utilización en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso de más de una hoja de registro durante una misma jornada por la misma persona, salvo cuando se cambie de vehículo y la hoja de registro utilizada en el aparato del primer vehículo no se encuentre homologada para su utilización en el del segundo.
10. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los servicios de inspección cuando no concorra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el apartado 6 del artículo anterior, implicarían que dicha obstrucción debiera ser calificada como infracción muy grave.
11. La carencia no significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.
12. La falta de anotación de alta en el registro a que hace referencia el artículo 53 de la presente ley por parte de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.
13. La realización de transportes privados careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre, salvo que dicha infracción deba calificarse como leve al amparo de lo dispuesto en el artículo 142.8.
Se considerará que carece de autorización quien no hubiese realizado su visado reglamentario, incluso cuando se produzca por el supuesto regulado en el artículo 146.5.
14. La prestación de servicios públicos de transporte, utilizando la mediación de personas físicas o jurídicas no autorizadas para dicha mediación, sin perjuicio de la sanción que al mediador pueda corresponderle de conformidad con lo previsto en el artículo 140.1.
15. La connivencia en actividades de mediación no autorizadas o en la venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados en locales o establecimientos públicos destinados a otros fines. La responsabilidad corresponderá al titular de la industria o servicio al que esté destinado el local.

16. La venta de billetes para servicios de transporte de viajeros no autorizados y, en general, la mediación en relación con los servicios o actividades no autorizados, sin perjuicio de calificar la infracción como muy grave, de conformidad con el artículo 140.1, cuando no se posea título habilitante para realizar actividades de mediación.
17. El incumplimiento del régimen tarifario reglamentariamente establecido, salvo que, por tratarse de un transporte público regular de viajeros de uso general, deba calificarse como infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el artículo 140.15.5.
18. El reiterado incumplimiento injustificado superior a 15 minutos de los horarios de salida en las cabeceras de las líneas de servicios públicos regulares de transporte de viajeros de uso general, en los términos y condiciones que reglamentariamente se determinen.
19. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria, así como la ocultación o falta de conservación de la misma y demora injustificada de la puesta en conocimiento o la falta de comunicación de su contenido a la Administración, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente, salvo que deba ser calificada como infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 6, 14, 22 ó 24 del artículo 140.
Especialmente se considerará constitutiva de esta infracción la carencia del preceptivo documento en que deban formularse las reclamaciones de los usuarios y la negativa u obstaculización a su uso por el público, así como la ocultación o demora injustificada de la puesta en conocimiento de la Inspección del Transporte de las reclamaciones o quejas consignadas en dicho documento, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine.
20. El incumplimiento, por parte del destinatario al que se hubieran entregado la mercancías, de la obligación de ponerlas a disposición de una junta arbitral del transporte, cuando sea requerido al efecto por dicha junta en el ejercicio de las funciones que tiene encomendadas para actuar como depositaria.
21. La realización de servicios de transporte público de viajeros en automóviles de turismo iniciados en término municipal distinto al que corresponda la licencia de transporte urbano, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.
22. La utilización por parte del arrendatario de vehículos industriales arrendados con o sin conductor sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento o una copia del mismo, o llevarlo sin cumplimentar, así como la falta de cuanta otra documentación resulte obligatoria para acreditar la correcta utilización del vehículo.
23. El incumplimiento por los titulares de autorizaciones de transporte público sanitario de las exigencias de disponibilidad temporal para la prestación del servicio que reglamentariamente se encuentren determinadas, salvo causa justificada.
24. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:
 - 24.1 Transportar mercancías peligrosas incumpliendo las condiciones establecidas en la excepción o permiso excepcional para mercancías transportadas de forma distinta a la recogida en la reglamentación sobre mercancías peligrosas.
 - 24.2 No incluir en los documentos de acompañamiento o indicar inadecuadamente alguno de los datos que reglamentariamente deben figurar en ellos.
 - 24.3 No respetar las condiciones de aislamiento, estiba, protección o segregación de la carga reglamentariamente establecidas.
 - 24.4 No realizar en las plantas cargadoras o descargadoras las comprobaciones que sean obligatorias antes, durante y después de la carga.
 - 24.5 Transportar viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.
 - 24.6 Transportar mercancías peligrosas en vehículos de viajeros en cantidades no permitidas.
 - 24.7 Carecer de los extintores que resulte obligatorio llevar en relación con el vehículo o la carga, o disponer de los mismos en condiciones que no permitan o garanticen su correcta utilización.
Se consideran incluidos en este apartado aquellos supuestos en los que los extintores no estén provistos del correspondiente precinto, salvo que se acredite su buen funcionamiento o haya caducado el plazo para hacer su inspección.
 - 24.8 Incumplimiento del equipamiento del vehículo o del conductor que resulte obligatorio conforme a la legislación española o internacional que en cada caso resulte de aplicación.
 - 24.9 Carecer del certificado de limpieza de la cisterna en los casos que sea necesario.
 - 24.10 Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidentes fuera de los plazos legalmente establecidos.



24.11 No proporcionar a los trabajadores que intervienen en el manejo de mercancías peligrosas la formación adecuada para prevenir riesgos ocasionales.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá: al transportista y al cargador o expedidor, en su caso, por la infracción del apartado 24.1; al cargador o expedidor, en su caso, por la infracción del apartado 24.2; al cargador o descargador, según el caso, por las infracciones de los apartados 24.3 y 24.4; al transportista por las infracciones de los apartados 24.5 a 24.8; al transportista y al cargador o descargador, en su caso, por la infracción contemplada en el apartado 24.9, y a la empresa, obligada a tener consejero de seguridad, por las infracciones de los apartados 24.10 y 24.11.

25. El incumplimiento por los centros de formación de las condiciones exigidas a efectos de homologación como entidades o cursos de renovación del certificado de consejero de seguridad.
26. La realización de transportes de mercancías perecederas con vehículos que carezcan de la placa de certificación de conformidad.
27. La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados.
28. El incumplimiento por las empresas arrendadoras de vehículos sin conductor de la obligación de exigir la correspondiente autorización de transporte al arrendatario, en los casos previstos en el artículo 136, y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad reglamentariamente previstas.
29. El incumplimiento de las condiciones establecidas en el título concesional, autorización o reglamento de explotación de las estaciones de autobuses.
30. La prestación de servicios de transporte con vehículos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación.
31. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

Artículo 142.

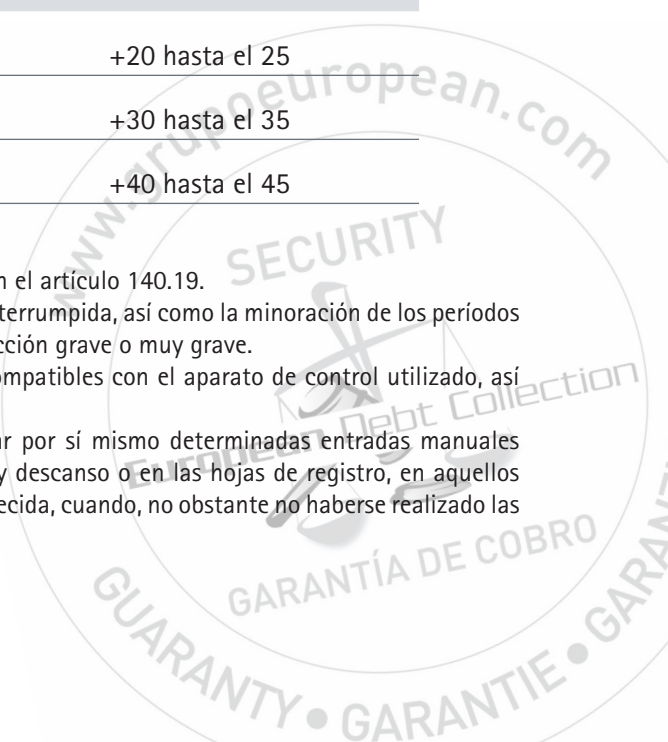
Se considerarán infracciones leves:

1. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el registro a que hace referencia el artículo 53 de la presente ley o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, con arreglo a lo que reglamentariamente se determine, salvo que dicha infracción deba ser calificada como grave conforme a lo establecido en el 141.12.
2. El exceso sobre la masa máxima autorizada de los vehículos o de alguno de sus ejes, en los porcentajes siguientes:

M.M.A.	Exceso total- Porcentaje	Exceso sobre un eje- Porcentaje
De más de 20 Tm	+2,5 hasta el 6	+20 hasta el 25
De más de 10 Tm a 20 Tm	+5 hasta el 10	+30 hasta el 35
De hasta 10 Tm	+6 hasta el 15	+40 hasta el 45

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.19.

3. El exceso en los tiempos máximos de conducción o de la conducción ininterrumpida, así como la minoración de los períodos de descanso o pausa establecidos, salvo que deba ser considerado infracción grave o muy grave.
4. La utilización de hojas de registro no homologadas o que resulten incompatibles con el aparato de control utilizado, así como la utilización de una tarjeta de conductor caducada.
5. El incumplimiento por parte del conductor de la obligación de realizar por sí mismo determinadas entradas manuales o anotaciones en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso o en las hojas de registro, en aquellos supuestos en que tal obligación se encuentre reglamentariamente establecida, cuando, no obstante no haberse realizado las



anotaciones oportunas, resulte posible deducir bien del propio aparato de control o de las hojas de registro inmediatamente anteriores y posteriores cuál debiera haber sido su contenido.

6. La carencia de los preceptivos rótulos o avisos de obligada exhibición para conocimiento del público usuario.
7. El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir billetes, de las normas establecidas para su despacho o devolución, así como expedirlos sin las menciones esenciales.
8. La realización de transportes públicos o privados o alguna de sus actividades auxiliares o complementarias careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras de los transportes terrestres, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos exigidos para su otorgamiento, en el plazo máximo de 15 días, contados desde la notificación del inicio del expediente sancionador.
9. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 140.1 y 141.13.
10. El arrendamiento de vehículos sin conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma independiente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que la empresa efectúe.
11. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general incumpliendo el calendario establecido.
12. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo el itinerario, calendario, horario, expediciones, puntos de parada o alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización de uso especial.
Asimismo, en el transporte de escolares y menores, el incumplimiento de las obligaciones sobre parada de vehículos en el centro escolar y acceso y abandono de los vehículos en los términos regulados en las normas sobre seguridad en esta clase de transportes.
13. El trato desconsiderado de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.
14. En el transporte escolar y de menores, el incumplimiento de la obligación de exigir la entidad contratante al transportista los documentos o justificantes que, con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes, deba exigirle.
15. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la hoja de ruta o llevándola sin cumplimentar, salvo los supuestos exceptuados reglamentariamente. No se apreciará esta infracción cuando la misma concorra con la establecida en el artículo 141.22.
16. El incumplimiento por parte de las empresas que intervengan en la contratación y realización de transportes de mercancías peligrosas de las siguientes obligaciones:
 - 16.1 Incluir en los informes anuales y partes de accidentes alguno de los datos exigibles por la normativa vigente.
 - 16.2 Comunicar a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad, poseyéndolos.
 - 16.3 Conservar por parte de las empresas de los informes anuales, durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.
17. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general o especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional o autorización especial sin el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.
18. La carencia de los distintivos o rótulos exigidos por la normativa vigente, relativos a la naturaleza o al tipo de transporte que aquél esté autorizado a realizar, llevarlos en lugar no visible o en condiciones que dificulten su percepción, utilizarlos de forma inadecuada o llevar en lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un ámbito territorial o clase de transporte para cuya realización no se halle facultado por el necesario título habilitante.
19. En el transporte de viajeros, la carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.

20. El incumplimiento por los usuarios de las obligaciones que les correspondan, conforme a las reglas de utilización del servicio establecidas de conformidad con lo dispuesto en los artículos 40.2 y 41.1, salvo que las normas en que se contengan dichas reglas considere expresamente su incumplimiento como infracción grave.
En todo caso, se considerará constitutivo de la infracción tipificada en este apartado el incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:
- 20.1 Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.
 - 20.2 Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.
 - 20.3 Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.
 - 20.4 Abandonar el vehículo o acceder a éste fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, salvo causa justificada.
 - 20.5 Realizar, sin causa justificada, cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.
 - 20.6 Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.
 - 20.7 Fumar en los vehículos y en lugares distintos a los habilitados a tal fin en estaciones de transporte en los términos que resulten de la normativa específica sobre la materia.
 - 20.8 Viajar sin título de transporte o con título que resulte insuficiente en función de las características del viaje y condiciones de utilización previstas en la correspondiente concesión o autorización, así como el uso indebido del título que se posea.
 - 20.9 Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.
21. La realización de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor con vehículos que lleven publicidad o signos externos identificativos, salvo en los supuestos reglamentariamente exceptuados.
22. La realización del transporte con vehículos ajenos sobre los que no se tengan las condiciones de disponibilidad legalmente exigibles, así como utilizar para el transporte vehículos arrendados a otros transportistas o utilizar la colaboración de éstos fuera de los supuestos o incumpliendo las condiciones legalmente establecidas, salvo que deba ser considerada infracción muy grave, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 140. En idéntica infracción incurrirán las empresas que actúen como colaboradores, incumpliendo las obligaciones que les afecten.
23. La realización de transporte de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:
- 23.1 No llevar a bordo del vehículo los documentos obligatorios relativos al mismo, poseyéndolos.
 - 23.2 Carecer el vehículo de las placas de identificación de características cuando sean exigibles o llevarlas ilegibles, deterioradas o careciendo de alguna de las menciones esenciales.
La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente número corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.
24. La realización de transporte de mercancías perecederas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:
- 24.1 No llevar a bordo del vehículo los documentos obligatorios relativos al mismo, poseyéndolos.
 - 24.2 No llevar en el vehículo las marcas de identificación e indicaciones reglamentarias o llevarlas en lugares distintos a los establecidos.
La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en el presente apartado corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.
25. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando, por su naturaleza, ocasión o circunstancias, no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.

Artículo 143.

1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

- a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los apartados 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 142.
- b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los apartados 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 y 17 del artículo 142.
En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo a) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 142.
En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo b) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- d) Se sancionarán con multa de 401 a 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados 25, 26, 27, 28, 29 y 30 del artículo 141.
En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo c) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- e) Se sancionarán con multa de 1.001 a 1.500 euros las infracciones previstas en los apartados 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 141.
En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo d) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- f) Se sancionarán con multa de 1.501 a 2.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 y 10 del artículo 141.
En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo e) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- g) Se sancionará con multa de 2.001 a 3.300 euros las infracciones previstas en los apartados 24, 25 y 26 del artículo 140.
En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo f) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción grave tipificada en el mismo apartado o cualquiera de las muy graves de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- h) Se sancionará con multa de 3.301 a 4.600 euros las infracciones previstas en los apartados 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 140.
En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo g) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- i) Se sancionarán con multa de 4.601 a 6.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del artículo 140.
En idéntica cuantía se sancionarán las infracciones reseñadas en el párrafo h) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el párrafo i) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.
- k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.31 y 142.25, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los párrafos d), e) y f) y a) b) y c).

2. La comisión de la infracción prevista en el apartado 2 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 3 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de tantas autorizaciones o copias certificadas de las que fuese titular el infractor como resulte preciso a fin de restablecer el equilibrio reglamentariamente exigido entre número de autorizaciones y cumplimiento de las condiciones requeridas para su obtención y mantenimiento. No obstante, cuando el nivel de incumplimiento del requisito de que se trate afectase a una parte importante del conjunto de la actividad del infractor, podrá implicar la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular para cuya obtención resultase exigible aquél. En todo caso, cuando esta infracción se cometiese por segunda vez en el espacio de 12 meses, la sanción pecuniaria irá siempre acompañada, de la pérdida de validez de la totalidad de autorizaciones de que fuese titular el infractor.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 4 del artículo 140, llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de cuantas autorizaciones, licencias o copias certificadas de idéntica clase a la utilizada fuese titular el transportista a cuyo nombre fue expedida por la Administración.

La comisión de la infracción prevista en el apartado 5 del artículo 140 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de uso general de nueva creación en el plazo de cinco años.

Tampoco podrá la empresa inhabilitada tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titularidad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.

La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1 y 8 del artículo 140 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan, y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

Cuando en la comisión de la infracción prevista en el apartado 10 del artículo 140, hubiesen intervenido talleres autorizados, con independencia de la sanción que corresponda, se propondrá al órgano competente la retirada de la correspondiente autorización.

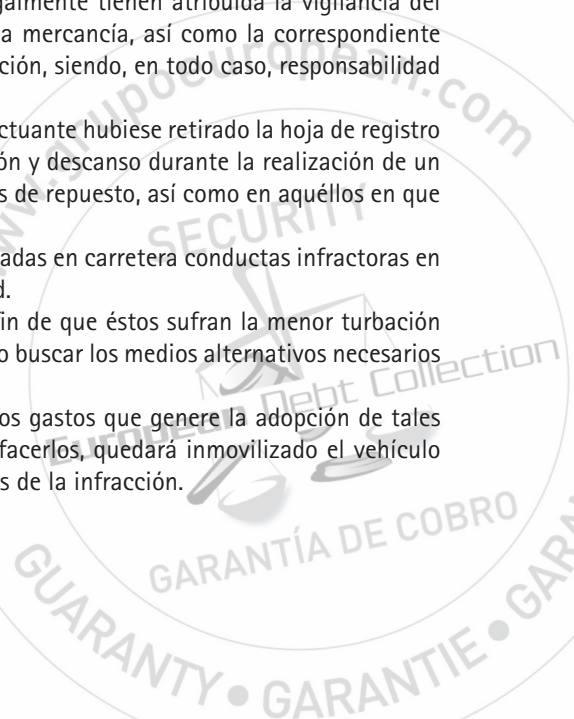
3. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8, 10, 19 ó 20 del artículo 140, 4 ó 6 del artículo 141, o bien alguno de los excesos en el tiempo de conducción tipificados en el apartado 3 del artículo 142, siempre que en este último supuesto la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse su inmediata inmovilización hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurren circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, los miembros de la Inspección del Transporte Terrestre o agentes de las fuerzas actuantes que legalmente tienen atribuida la vigilancia del mismo habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

En idénticos términos se procederá en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso durante la realización de un transporte y la empresa hubiese incumplido la obligación de llevar a bordo otras de repuesto, así como en aquéllos en que hubiese retirado la tarjeta del conductor para el referido aparato.

Asimismo, podrá ordenarse la inmovilización de un vehículo cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurren circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad.

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que éstos sufran la menor turbación posible, será responsabilidad del transporte cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino.

De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas, serán en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquéllos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.



4. Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con esta ley, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 15 ó 16 del artículo 140 podrá acordar la caducidad de la concesión o autorización especial de que se trate con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 17 ó 18 del artículo 140 podrá dar lugar a la pérdida de validez de cuantas autorizaciones sea titular el infractor.

A los efectos previstos en este apartado, se considerará que existe incumplimiento reiterado cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un período de un año de tres o más infracciones de carácter muy grave por vulneración de las circunstancias previstas en los apartados 15, 16, 17 ó 18 del artículo 140.

5. La imposición de las sanciones que, en su caso, correspondan será independiente de la posible obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

Artículo 144.

1. La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3, 4 y 5 del artículo 140 en el espacio de un año, conllevará la inhabilitación del infractor durante un período de tres años para ser titular de cualquier clase de concesión, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones, autorizaciones o licencias. Durante dicho período, tampoco podrá el así inhabilitado aportar su capacitación profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte.

La mencionada inhabilitación llevará aparejada la caducidad de cuantas concesiones y la pérdida de validez de cuantas autorizaciones y licencias fuese titular la empresa infractora, con carácter definitivo.

Para que se produzca el supuesto de reincidencia señalado en este artículo las sanciones tenidas en cuenta deberán haber sido impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa.

El período de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquél en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones.

2. En todos aquellos supuestos en que se constate la comisión de alguna de las infracciones tipificadas en los apartados 10 u 11 del artículo 140, ó 1.1, 1.2 y 5 del artículo 141, a la notificación del inicio del expediente sancionador se acompañará un requerimiento para que, en el plazo de un mes, el titular de la actividad acredite haber subsanado la deficiencia constitutiva de la infracción de que se trate y, cuando así no lo hiciere, se procederá a incoar un nuevo expediente sancionador, que se tramitará independientemente del anterior, por la comisión de la infracción tipificada en el artículo 140.7.

Artículo 145.

Las infracciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán, de conformidad con las condiciones establecidas en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el plazo de un año.

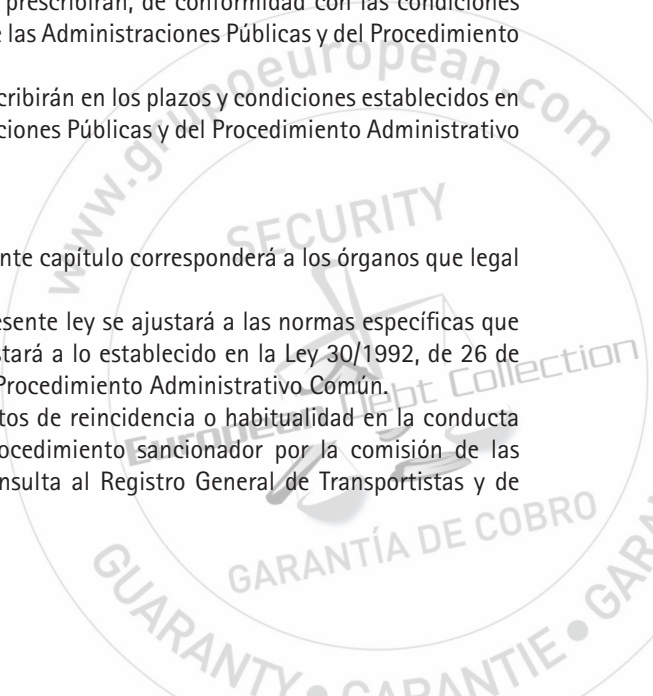
Las sanciones de la legislación reguladora de los transportes terrestres prescribirán en los plazos y condiciones establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 146.

1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en el presente capítulo corresponderá a los órganos que legal o reglamentariamente la tengan atribuida.

2. El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en la presente ley se ajustará a las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Con objeto de establecer la posible existencia de alguno de los supuestos de reincidencia o habitualidad en la conducta infractora contemplados en este capítulo, la tramitación de todo procedimiento sancionador por la comisión de las infracciones tipificadas en esta ley deberá incluir expresamente la consulta al Registro General de Transportistas y de



Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte que permita conocer si existen sanciones previas que determinen dicha reincidencia o habitualidad.

El plazo máximo en que deberá notificarse la resolución del procedimiento sancionador será de un año, contado desde la fecha de iniciación del procedimiento.

El procedimiento para la imposición de las sanciones previstas en esta ley se iniciará de oficio por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, a petición razonada de otros órganos o por denuncia.

Los órganos de las distintas Administraciones públicas competentes para sancionar las infracciones previstas en esta ley, comunicarán al Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte a que hace referencia el artículo 53 las sanciones que impongan, con objeto de que se realice la pertinente anotación, en el plazo máximo de 30 días, contados desde la resolución sancionadora que ponga fin a la vía administrativa.

3. Las sanciones pecuniarias podrán hacerse efectivas conforme a lo que reglamentariamente se establezca.

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 15 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 25 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora equivaldrá a la terminación del procedimiento, salvo en aquellos supuestos en que lleve aparejada una sanción accesoria de las previstas en los artículos 143 ó 144, en cuyo caso deberá continuarse el procedimiento hasta su terminación ordinaria por cuanto se refiere a la referida sanción accesoria.

Incluso en aquéllos casos en que el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria mediante resolución expresa.

4. En la imposición y ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español serán de aplicación las reglas que a continuación se establecen, junto con las que, en su caso, se señalen reglamentariamente de forma expresa.

Cuando intentada la notificación en el domicilio del denunciado ésta no hubiera podido practicarse, dicha notificación se remitirá al departamento ministerial competente en materia de transportes del país en que resida para que le dé traslado, considerándose así realizada definitivamente la notificación.

La comisión de faltas muy graves, de forma reiterada, por personas que no acrediten su residencia en territorio español, con independencia de las sanciones previstas en la legislación comunitaria, podrán dar lugar a la prohibición de entrada en territorio español durante un período de cinco años. Se considerará, a estos efectos, que existe incumplimiento reiterado cuando la citada persona haya sido sancionada mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa por la comisión, en un período de dos años, de cinco o más infracciones de carácter muy grave.

Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en período voluntario, se podrá proceder, si el vehículo de que se trate hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, a su venta en pública subasta, en la forma que reglamentariamente se establezca, quedando el dinero obtenido afecto al pago del importe de la sanción, de los gastos originados por la inmovilización y la subasta, así como de los gastos que pudieran haberse producido como consecuencia de lo establecido en el último párrafo del artículo 143.3. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona denunciada.

5. En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las normas específicas que reglamentariamente se establezcan, y en lo no previsto por éstas, se estará a lo establecido en la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo Común, y en el Reglamento General de Recaudación.

El pago de las sanciones pecuniarias señaladas en la presente ley, impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa, será requisito necesario para que proceda el otorgamiento de nuevos títulos habilitantes para la realización de cualquier clase de transporte interior o internacional por carretera o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, así como para la realización del visado, la transmisión o la modificación de cualquiera de aquellos de que ya fuera titular el infractor.

Asimismo, la realización de dicho pago de sanciones será requisito exigible para que proceda la autorización administrativa a la transferencia de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones a las que las referidas sanciones correspondan.

Capítulo II. Instrumentos de control

Artículo 147.

1. Durante la realización de los servicios y actividades reguladas en esta ley deberán llevarse a bordo del vehículo, debidamente cumplimentados, los documentos de control administrativo que, en su caso, reglamentariamente se determinen. En los transportes internacionales se emplearán los documentos de control establecidos en los convenios suscritos por España. Los vehículos en que los referidos servicios se realicen deberán, por su parte, encontrarse señalizados mediante los rótulos y distintivos que, para la exacta identificación de las características del servicio o del título habilitante a cuyo amparo se prestan, sean exigidos reglamentariamente.
2. Las personas que realicen los servicios y actividades previstos en esta ley deberán cumplimentar y conservar en su domicilio empresarial, durante el plazo que se establezca a los efectos previstos en el artículo 33.3, la documentación de carácter administrativo o estadístico que, en su caso, se determine reglamentariamente.
3. A efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros.

Artículo 148.

Los vehículos destinados a la realización de transporte por carretera deberán tener instalado y llevar en funcionamiento durante su prestación el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso, el limitador de velocidad, así como otros mecanismos o instrumentos de control en los casos en que así se exija reglamentariamente o resulte obligatorio de conformidad con las disposiciones contenidas en los convenios internacionales suscritos por España o en la normativa directamente aplicable en la Unión Europea.

Artículo 149.⁽³²⁾

⁽³²⁾ Artículo derogado por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Título VI⁽³³⁾. El transporte ferroviario

⁽³³⁾ En relación con la vigencia del contenido de este título debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley

Capítulo I. Concepto y clases

Artículo 150.⁽³⁴⁾

1. Es objeto del presente Título la regulación de los transportes por ferrocarril definidos en el artículo 1. No se considerarán incluidos en el concepto de ferrocarril los teleféricos u otros medios análogos de transporte que utilicen cable o cables, tractor y portador y que no tengan camino terrestre de rodadura.
2. Los ferrocarriles de transporte público definidos en el artículo siguiente tienen el carácter de servicio público de titularidad de la Administración debiendo ser admitidos a su utilización todos aquellos viajeros o cargadores que lo deseen y que cumplan las condiciones que se establezcan, rigiéndose por lo establecido en esta Ley en lo que sea aplicable.
3. En lo no previsto en esta Ley, o en las normas que la desarrollen, será de aplicación en la construcción y explotación de ferrocarriles la legislación de obras públicas y de contratación administrativa, así como la de específica aplicación a las Sociedades Públicas que realicen dichas actividades.

⁽³⁴⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Artículo 151.⁽³⁵⁾

1. Los ferrocarriles pueden ser de transporte público y de transporte privado.
2. Son ferrocarriles de transporte público aquellos que llevan a cabo transporte por cuenta ajena mediante retribución económica.



3. Son ferrocarriles de transporte privado aquellos destinados a realizar transporte por cuenta propia como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo titular, estando directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

⁽³⁵⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Capítulo II. Los ferrocarriles de transporte público

Sección I. Disposiciones generales

Artículo 152.⁽³⁶⁾

1. Para realizar el establecimiento de líneas ferroviarias de transporte público será necesario que la Administración, de oficio o a instancia de parte interesada apruebe, un proyecto, en el que habrán de incluirse: la memoria descriptiva de las necesidades a satisfacer y de los factores de todo orden a tener en cuenta, los planes generales y parciales, la descripción del trabajo y de las obras, así como de las circunstancias técnicas de la realización de las mismas, el presupuesto general y en su caso los presupuestos parciales, y las demás circunstancias que reglamentariamente se determinen.
2. Cuando el establecimiento de líneas ferroviarias se haga con cargo a fondos de inversiones públicas, la realización de éstas exigirá la aplicación de procedimientos de selección de inversiones y de evaluación de la rentabilidad social de dicho establecimiento.

⁽³⁶⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Artículo 153.⁽³⁷⁾

1. La aprobación del correspondiente proyecto de establecimiento de nuevas líneas, al que se refiere el artículo anterior, así como los de obras de ampliación o mejoras de líneas preexistentes que requieran la utilización de nuevos terrenos y cuya realización resulte jurídicamente procedente, supondrá la declaración de utilidad pública o interés social y la urgencia de la ocupación a efectos de expropiación forzosa, de los terrenos por los que haya de discurrir la línea o realizarse la ampliación o mejora según lo previsto en la legislación expropiatoria.
2. Las explotaciones ferroviarias de transporte público, así como los vehículos, instalaciones, terrenos y dependencias afectos a las mismas, ya sea su titularidad pública o privada, serán inembargables, siéndoles aplicables idénticas reglas a las establecidas en el artículo 86 de esta Ley en relación con las concesiones de servicios regulares de viajeros por carretera.

⁽³⁷⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Artículo 154.⁽³⁸⁾

1. La construcción de los ferrocarriles de transporte público se ajustará a las características técnicas que reglamentariamente se establezcan para garantizar su calidad, seguridad y homogeneidad.
2. Deberán ser establecidas reglas homogéneas en relación con el ancho de la vía, así como las dimensiones mínimas del espacio entre vías.

⁽³⁸⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Sección II. La Red Nacional Integrada de transporte ferroviario⁽³⁹⁾

Artículos 155 y 156.

⁽³⁹⁾ Sección derogada por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.



Sección III. Líneas que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada

Artículo 157.⁽⁴⁰⁾

1. El establecimiento de nuevas líneas de ferrocarriles de transporte público que no hayan de formar parte de los servicios que unitariamente componen la Red Nacional Integrada, será decidido, de oficio o a instancia de los particulares interesados en la misma, por la Administración.
2. No procederá el establecimiento de las líneas a que se refiere el punto anterior, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:
 - a) Que la línea de que se trate suponga una duplicidad o una concurrencia innecesaria con otras líneas ya existentes.
 - b) Que la construcción y explotación no se plantee en términos económica y financieramente viables, o socialmente rentables.
3. El establecimiento de las líneas podrá llevarse a cabo por la Administración según alguna de las dos siguientes modalidades:
 - a) Realizando la construcción con independencia de la explotación, según lo previsto en el punto 1 del artículo siguiente, y efectuando la explotación según lo establecido en los artículos 158, 159, 160 y concordantes.
 - b) Realizando la construcción conjuntamente con la explotación a través del sistema de gestión indirecta previsto en los artículos 161, 162 y concordantes.

⁽⁴⁰⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Artículo 158.⁽⁴¹⁾

1. Cuando la Administración decida la construcción de la línea de que se trate, con independencia de la explotación según la modalidad prevista en el apartado a) del punto 3 del artículo anterior, podrá realizar dicha construcción a través de cualquiera de los procedimientos de gestión directa o indirecta legalmente previstos y una vez realizada la construcción de la línea, la Administración podrá explotarla directamente según lo que se prevé en el punto 2 de este artículo o bien indirectamente según lo establecido en los artículos 159 y 160.
2. En caso de decidirse la explotación pública directa, ésta se llevará a cabo por la «Red Nacional de Ferrocarriles Españoles» o por otras empresas públicas ferroviarias de titularidad estatal a las que el Gobierno encomiende la misma.

⁽⁴¹⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

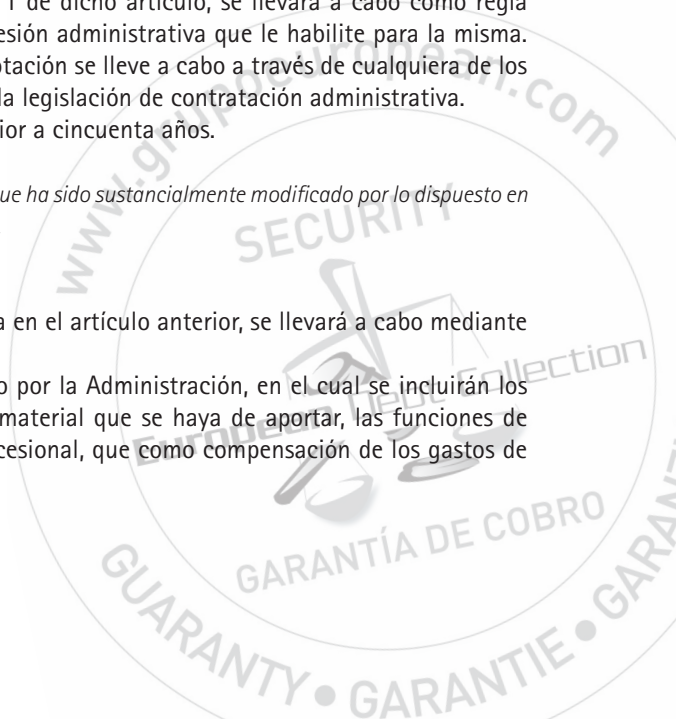
Artículo 159.⁽⁴²⁾

1. Cuando no se lleve a cabo la explotación pública directa prevista en el punto 2 del artículo anterior, la explotación de la línea previamente construida conforme a lo dispuesto en el punto 1 de dicho artículo, se llevará a cabo como regla general por la persona física o jurídica que obtenga la necesaria concesión administrativa que le habilite para la misma. No obstante, la Administración podrá decidir en todo caso, que la explotación se lleve a cabo a través de cualquiera de los restantes procedimientos de gestión de servicios públicos previstos en la legislación de contratación administrativa.
2. El plazo de las referidas concesiones de explotación no podrá ser superior a cincuenta años.

⁽⁴²⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Artículo 160.⁽⁴³⁾

1. El otorgamiento de la concesión administrativa de explotación, prevista en el artículo anterior, se llevará a cabo mediante concurso.
Servirá de base al referido concurso el pliego de condiciones aprobado por la Administración, en el cual se incluirán los servicios base que se hayan de prestar, la clase y características del material que se haya de aportar, las funciones de mantenimiento y conservación que se hayan de realizar, el canon concesional, que como compensación de los gastos de



construcción en su caso haya de satisfacerse a la Administración, el plazo de duración, el régimen de apoyo público que en su caso se establezca, la fianza que haya de constituirse como garantía, y las demás circunstancias que configuren la prestación del servicio.

2. Serán de aplicación en el correspondiente concurso, y en la posterior prestación del servicio, análogas reglas a las establecidas en los artículos 72, 73 y 74 de esta Ley, aplicándose subsidiariamente la legislación de contratación administrativa.

⁽⁴³⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Artículo 161.⁽⁴⁴⁾

1. Cuando de conformidad con lo previsto en el apartado b) del punto 3 del artículo 157, la Administración decida bien de oficio o a instancia de los particulares interesados, según lo que se determina en el punto 3 de este artículo, que la construcción y explotación de una línea ferroviaria se lleve a cabo conjuntamente, a través del procedimiento de gestión indirecta, convocará como regla general el oportuno concurso tendente a seleccionar la empresa a la que haya de otorgarse la concesión de construcción y explotación de la correspondiente línea.
2. No obstante el procedimiento común de carácter concesional previsto en el punto anterior, la Administración podrá acordar el realizar la construcción y explotación del servicio, a través de cualquiera de las demás formas de gestión previstas en la legislación de contratación administrativa.
3. Los particulares que pretendan la construcción y explotación de un ferrocarril de transporte público dirigirán su solicitud al órgano administrativo competente, acompañándola de los documentos que hayan de servir de base al correspondiente proyecto, que expliciten los datos y circunstancias previstas en el artículo 152.

⁽⁴⁴⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

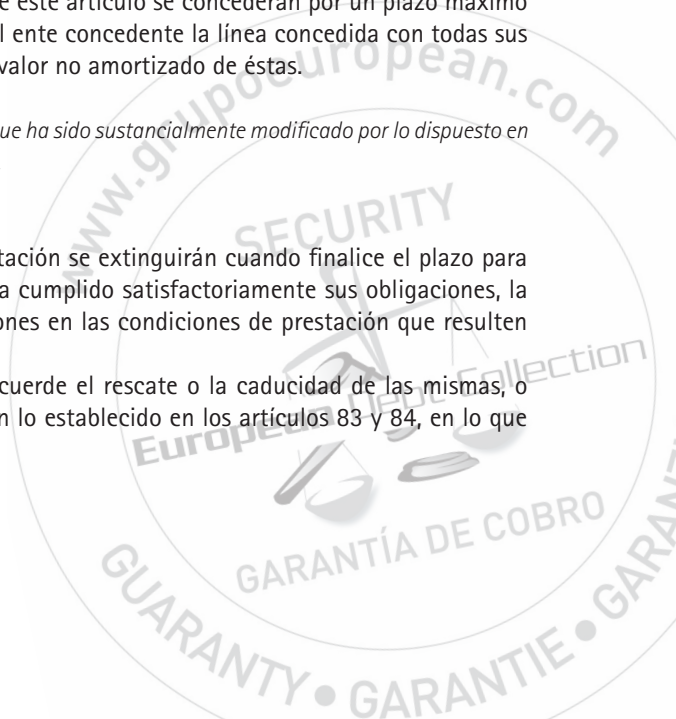
Artículo 162.⁽⁴⁵⁾

1. Servirá de base al concurso al que se refiere el artículo anterior, el correspondiente pliego de condiciones en el que se explicitarán las condiciones contenidas en el proyecto, así como aquellas otras referidas a la explotación previstas en el artículo 160.
2. En el referido concurso, y en la posterior construcción y explotación de la línea, serán de aplicación análogas reglas a las establecidas en los artículos 72, 73 y 74 de esta Ley, aplicándose en lo no previsto en éstas la legislación de contratación administrativa y obras públicas; no obstante, cuando el establecimiento del servicio se lleve a cabo por iniciativa de los particulares según lo previsto en el punto 3 del artículo anterior, la empresa que haya realizado la correspondiente iniciativa tendrá derecho de tanteo en el concurso a que se refiere el punto 1 de dicho artículo.
3. Las concesiones de construcción y explotación conjunta a que se refiere este artículo se concederán por un plazo máximo de noventa y nueve años. Al finalizar el plazo de concesión, adquirirá el ente concedente la línea concedida con todas sus dependencias, debiendo en su caso indemnizar al concesionario por el valor no amortizado de éstas.

⁽⁴⁵⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Artículo 163.⁽⁴⁶⁾

1. Las concesiones de construcción y explotación o únicamente de explotación se extinguirán cuando finalice el plazo para el que fueron otorgadas. No obstante, cuando el concesionario hubiera cumplido satisfactoriamente sus obligaciones, la Administración podrá decidir su renovación, realizando las modificaciones en las condiciones de prestación que resulten convenientes para el interés público.
2. Asimismo, las concesiones se extinguirán cuando la Administración acuerde el rescate o la caducidad de las mismas, o cuando se produzca la renuncia del concesionario, siendo de aplicación lo establecido en los artículos 83 y 84, en lo que no se oponga a la especial naturaleza del transporte ferroviario.



La Administración cuando exista riesgo de interrupción del servicio, o de no prestación del mismo en las condiciones establecidas, podrá intervenir temporalmente su realización. En tal caso las consecuencias económicas de la prestación continuarán correspondiendo al concesionario.

⁽⁴⁶⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Artículo 164.⁽⁴⁷⁾

1. Los titulares de las concesiones de construcción y explotación de ferrocarriles de transporte público, así como de las que únicamente se refieran a la explotación, tendrán en todo caso los siguientes derechos:
 - a) Utilización de los terrenos por los que haya de discurrir la línea cuando corresponda a la Administración la aportación de los mismos según lo previsto en la correspondiente concesión.
 - b) Realización en nombre de la Administración de las funciones de policía que les atribuya el ordenamiento vigente.
 - c) Percibir mientras dure la concesión el abono del precio del transporte por parte de los usuarios, con sujeción a las tarifas autorizadas por la Administración.
 - d) Otorgamiento por la Administración competente de las concesiones o autorizaciones de dominio público, o de servicio público que resulten necesarias para realizar la explotación del servicio.
 - e) Aplicación del régimen especial previsto en el artículo 27.
 - f) Los demás que reglamentariamente se determinen, a fin de asegurar la viabilidad y adecuada prestación del servicio.
2. Asimismo, los titulares de las concesiones a que se refiere el punto anterior tendrán derecho a las subvenciones, aprovechamiento de obras públicas, u otras ayudas administrativas que por fundadas razones de interés público en su caso estén previstas en los respectivos títulos concesionales.
3. Los concesionarios podrán realizar por sí o a través de terceros mediante contrato, la utilización de los terrenos, instalaciones y dependencias de la línea para actividades diferentes a la del transporte pero complementarias o compatibles con ésta. La Administración podrá prohibir o condicionar dichas actividades cuando las mismas puedan perjudicar la adecuada prestación del servicio o resulten contrarias al interés público.
4. Las empresas concesionarias podrán realizar, previa autorización de la Administración, las ampliaciones, construcción de ramales u otras modificaciones de la línea que no estén previstas en el título concesional y que resulten necesarias para una mejor prestación del servicio. Previa petición del concesionario, y siempre que la utilidad social de las líneas o el interés público lo justifiquen, la Administración podrá efectuar por sí misma, sufragar o subvencionar, la realización de las actividades anteriormente citadas.
5. Las empresas que exploten ferrocarriles de transporte público no precisarán autorizaciones, permisos o licencias administrativas para las obras de conservación y entretenimiento de sus líneas e instalaciones y demás servicios auxiliares directamente relacionados con la explotación ferroviaria.

⁽⁴⁷⁾ En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Artículo 165.⁽⁴⁸⁾

1. Los titulares de las concesiones a que se refiere el artículo anterior tendrán las siguientes obligaciones:
 - a) Observar las normas que respecto al servicio, su calidad o seguridad, dicte la Administración.
 - b) Respetar los límites tarifarios establecidos.
 - c) Cumplir y hacer cumplir las normas de policía de ferrocarriles.
 - d) Facilitar el control e inspección de la Administración.
 - e) Cumplir las demás obligaciones generales que establezca la legislación vigente, así como las de carácter específico establecidas en el título concesional.



2. Cuando no se establezca expresamente lo contrario en el correspondiente título concesional, las funciones de mantenimiento, conservación y reparación de la línea serán por cuenta del concesionario, estando éste obligado en todo caso a mantener la línea, sus instalaciones, dependencias y material móvil, en un estado idóneo de conservación.

(48) En relación con la vigencia del contenido de este artículo debe tenerse en cuenta que ha sido sustancialmente modificado por lo dispuesto en la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y sus normas de desarrollo.

Capítulo III⁽⁴⁹⁾. Los ferrocarriles de transporte privado
Artículos 166 y 167.

(49) Capítulo III derogado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.

Capítulo IV⁽⁵⁰⁾. Policía de ferrocarriles
Sección I. Limitaciones generales
Artículos 168, 169 y 170.

(50) Capítulo IV derogado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.

Sección II. Disposiciones específicas sobre concesionarios y usuarios
Artículos 171, 172, 173 y 174.

Capítulo V⁽⁵¹⁾. La «Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles»
Artículos 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187 y 188.

(51) Capítulo V derogado por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre.

Disposiciones Adicionales

Primera.⁽⁵²⁾

(52) Disposición derogada por el Real Decreto-Ley 6/1998, de 5 de junio, por el que se transforma la Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera (ENATCAR) en una sociedad anónima.

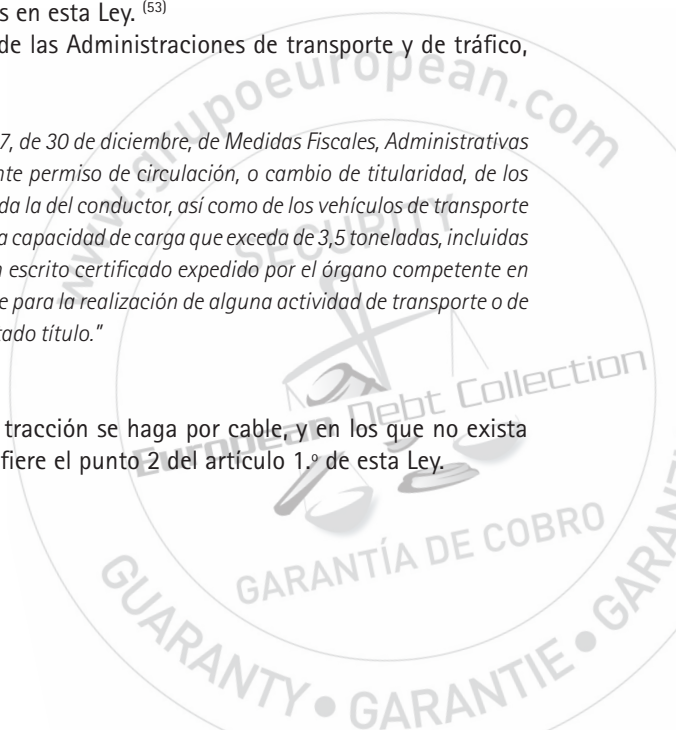
Segunda.

1. Para la matriculación y expedición del correspondiente permiso de circulación, o cambio de titularidad de los vehículos de transporte por carretera regulados en esta Ley, será necesario, en los supuestos que reglamentariamente se establezcan por las autoridades competentes en materia de tráfico y circulación vial, la previa justificación por su propietario de contar con el correspondiente título habilitante que permita dedicar el vehículo a la realización de alguno de los tipos de transporte público o privado, o a la actividad auxiliar del arrendamiento, regulados en esta Ley.⁽⁵³⁾
2. Reglamentariamente se establecerán los dispositivos de coordinación de las Administraciones de transporte y de tráfico, que faciliten el cumplimiento de lo establecido en el punto anterior.

(53) Respecto al punto 1 debe tenerse en cuenta que el artículo 106 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, establece: "Para la matriculación y expedición del correspondiente permiso de circulación, o cambio de titularidad, de los vehículos de transporte de viajeros con una capacidad superior a nueve plazas, incluida la del conductor, así como de los vehículos de transporte de mercancías o mixtos con una masa máxima autorizada superior a 6 toneladas y una capacidad de carga que exceda de 3,5 toneladas, incluidas las cabezas tractoras, será necesaria la justificación por su propietario, mediante un escrito certificado expedido por el órgano competente en materia de transportes, de que, o bien cuenta con el correspondiente título habilitante para la realización de alguna actividad de transporte o de arrendamiento sin conductor, o bien cumple todas las condiciones para obtener el citado título."

Tercera.

1. Los transportes realizados en teleféricos, u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista camino terrestre de rodadura fijo, se regirán por las normas a que se refiere el punto 2 del artículo 1.º de esta Ley.



2. No obstante, cuando dichos medios de transporte sean complementarios de estaciones de invierno o esquí, podrá otorgarse por adjudicación directa a los titulares de éstas, la correspondiente concesión sobre los mismos.
Se considerarán estaciones de invierno o esquí, aquellos centros turísticos especialmente dedicados a la práctica de deportes de nieve o montaña, que reúnan las condiciones que reglamentariamente se determinen.
3. La fijación y percepción de las tarifas correspondientes a la utilización de cada uno de los medios de transporte a los que se refiere esta disposición, podrá hacerse cuando así se autorice por la Administración, de forma global o conjunta, con las referentes a otros servicios distintos que se pongan a disposición de los usuarios.

Cuarta.

Como medida de armonización de las condiciones de competencia de los distintos modos de transporte y a fin de conseguir una igualdad en las condiciones económicas de las mismas, de conformidad con los principios de la presente Ley, el Gobierno, en el plazo de veinticuatro meses a partir de la entrada en vigor de la misma, presentará a las Cortes un proyecto de Ley de creación de una tasa que deberán satisfacer las personas a cuyo favor se hallen expedidos los títulos habilitantes previstos en esta Ley para la realización de transporte por carretera. Para la determinación de la cuantía de dicha tasa se tendrán en cuenta las características de los vehículos que sean utilizados al amparo de los referidos títulos habilitantes.

Quinta.

1. La Ley de Presupuestos de cada ejercicio podrá modificar las tarifas y demás elementos de cuantificación aplicables a las tasas reguladas en la presente Ley.
2. Se autoriza al Gobierno para actualizar las cuantías pecuniarias establecidas en la presente Ley, a fin de adecuarlas a los cambios de valor adquisitivo de la moneda, según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística.

Sexta.

Los transportes que se realicen íntegramente en recintos cerrados, dedicados a actividades distintas al transporte terrestre, quedarán en principio exceptuados de la aplicación de esta Ley, si bien cuando puedan incidir en el sistema general de transportes, reglamentariamente podrán establecerse de conformidad con las normas de la Ley, preceptos relativos a la ordenación de los mismos.

Séptima.

Se autoriza al Gobierno para dictar, a propuesta del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, las disposiciones necesarias para la ejecución y desarrollo de lo dispuesto en esta Ley.

Octava.

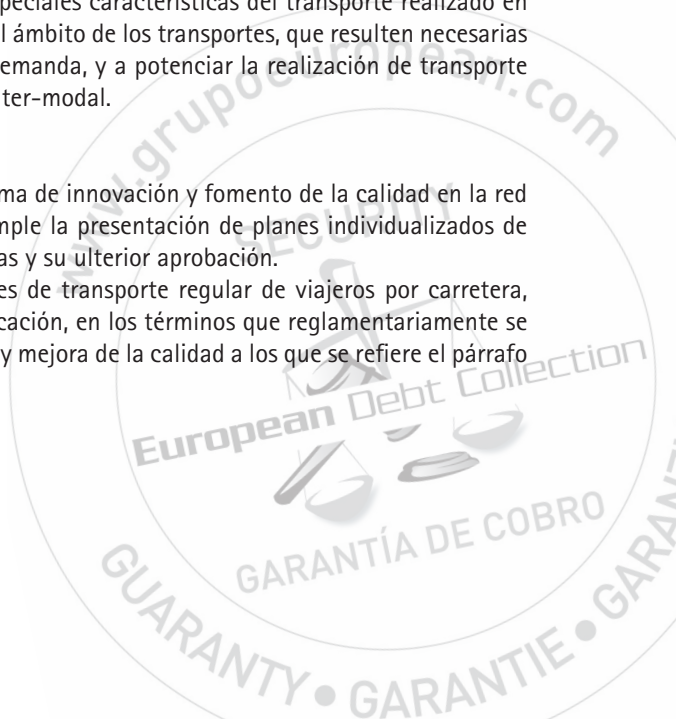
Reglamentariamente, y previo acuerdo con las Comunidades Autónomas, de las islas Baleares y de las islas Canarias, se realizará la adaptación del régimen jurídico dimanante de la presente Ley, a las especiales características del transporte realizado en las mismas, fundamentalmente en orden a establecer las limitaciones en el ámbito de los transportes, que resulten necesarias para mantener en dichos archipiélagos el equilibrio entre la oferta y la demanda, y a potenciar la realización de transporte entre dichas Comunidades y la Península, promoviendo la coordinación inter-modal.

Novena.⁽⁵⁴⁾

Se faculta al Ministerio de Fomento para el establecimiento de un programa de innovación y fomento de la calidad en la red de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que contemple la presentación de planes individualizados de innovación y mejora de la calidad por parte de las empresas concesionarias y su ulterior aprobación.

En los concursos que se convoquen para el otorgamiento de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, permanentes y de uso general, se podrá valorar a los efectos de la adjudicación, en los términos que reglamentariamente se determinen, el cumplimiento de los planes individualizados de innovación y mejora de la calidad a los que se refiere el párrafo anterior.

⁽⁵⁴⁾ Disposición adicional redactada por la Ley 29/2003, de 8 de octubre.



Disposiciones Transitorias

Primera.

1. A las personas físicas que en el momento de entrada en vigor de esta Ley sean titulares de concesiones o autorizaciones administrativas de transporte público por carretera, incluidas a estos efectos la autorización de la clase TD, otorgadas a su favor con anterioridad al día 1 de enero de 1983, les será reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de transportista interior, de viajeros o de mercancías según proceda, expidiéndose a su favor el correspondiente certificado. A las personas físicas que desde antes del 1 de enero de 1983 y hasta el presente año 1987, inclusive, hayan venido realizando legalmente transporte internacional de viajeros, o de mercancías cuyo recorrido exceda de la zona corta definida en los correspondientes convenios con Francia y Portugal, les será expedido el correspondiente certificado para la modalidad de transporte internacional.
2. Igual certificado al que corresponda por aplicación de las reglas previstas en el punto anterior será otorgado a las personas que desde al menos el 1 de enero de 1983, y hasta la fecha de entrada en vigor de esta Ley, vengán realizando funciones de dirección efectiva de empresas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte.
3. A las personas físicas titulares de concesiones o autorizaciones de transporte público por carretera, otorgadas entre los días 1 de enero de 1983 y la fecha de entrada en vigor de esta Ley, no incluidas en el punto 1 anterior, así como a las personas que entre las citadas fechas hayan iniciado la dirección efectiva de una empresa titular de concesiones o autorizaciones de transporte, les será otorgado idéntico certificado al previsto en el referido punto 1, a medida que se vayan cumpliendo tres años desde el momento de otorgamiento de la correspondiente concesión o autorización, o desde el inicio de la actividad de dirección, pudiendo, hasta tanto, continuar en su caso de forma condicional su actividad, las correspondientes empresas.
Por excepción a lo dispuesto en el párrafo anterior, para los titulares de autorizaciones TD, el plazo a que dicho párrafo se refiere será de cinco años.
4. A las personas físicas que en el momento de entrada en vigor de esta Ley sean titulares de autorizaciones de agencia de transporte de mercancías, vengán ejercitando legalmente la actividad de transitario o de almacenista distribuidor, o realicen funciones de dirección efectiva de empresas dedicadas legalmente a las referidas actividades, les será reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de que en cada caso se trate.
5. A los solos efectos previstos en esta disposición transitoria:
 - a) No se considerarán incluidas dentro de las autorizaciones de transporte público por carretera a que se hace referencia en los puntos anteriores las autorizaciones correspondientes a vehículos de viajeros con una capacidad inferior a nueve plazas incluida la del conductor, o de mercancías cuya capacidad de carga útil autorizada no sobrepase las 3,5 toneladas, o cuyo peso máximo autorizado no exceda de 6 toneladas.
 - b) Se entenderá que realizan la dirección efectiva de una empresa, las personas que tengan, individual o conjuntamente con otras, capacidad jurídica para obligar contractualmente de forma general a la misma.

Segunda.

1. Los actuales concesionarios de servicios regulares de transporte de viajeros podrán optar entre:
 - a) Mantener sus vigentes concesiones, en cuyo caso a medida que se vayan cumpliendo veinticinco años desde la fecha en que fueron otorgadas las mismas, la Administración irá procediendo al rescate de las mismas según la legislación vigente cuando fueron otorgadas sin que dichos concesionarios tengan ningún tipo de preferencias en el procedimiento que en su caso se lleve a cabo para seleccionar un nuevo prestatario.
 - b) Sustituir sus concesiones por las reguladas en esta Ley de acuerdo con lo previsto en el punto 3 siguiente.
Si en el plazo de tres meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, no se produce de forma expresa la referida opción, se presumirá la misma producida en favor del sistema de sustitución a que se refiere el párrafo b).
2. Cuando los actuales concesionarios opten por el sistema de mantenimiento de sus vigentes concesiones, siguiendo el régimen previsto en el apartado a) del punto anterior, el rescate de las mismas supondrá, asimismo, la automática revocación de las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares o productores que trajeran su origen en la coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión rescatada.
3. El régimen previsto en los puntos anteriores, no será de aplicación cuando se trate de concesiones otorgadas con plazo de duración prefijado, inferior a veinticinco años, en cuyo caso, las mismas mantendrán su vigencia por el plazo establecido, con sometimiento al régimen jurídico previsto en esta Ley.

4. Cuando los concesionarios opten por el sistema de sustitución al que se refiere el punto uno, el mismo se llevará a cabo de acuerdo con las siguientes condiciones:
- a) La Administración podrá realizar las modificaciones de los servicios y de sus condiciones de prestación, precisas para una más racional configuración y explotación de la red de transportes regulares, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente.
 - b) Las anteriores concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que resulten de la aplicación del punto anterior, sometidas íntegramente a los preceptos de esta Ley, y con un plazo de duración de veinte años que se comenzarán a computar:
 - 1º En las concesiones con una antigüedad superior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley; a partir del día correspondiente al año en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio.
 - 2º En las concesiones con una antigüedad igual o inferior a veinticinco años en el momento de entrada en vigor de esta Ley; a partir del día correspondiente del año siguiente a aquel en que se produzca dicha entrada en vigor, coincidente con el día en que fue inaugurado el servicio.En las concesiones o unificaciones de las mismas, a las que falten más de veinte años para alcanzar una antigüedad de veinticinco años, desde la fecha en que fueron otorgadas, el plazo de duración de las nuevas concesiones por las que sean canjeadas, será igual al tiempo que le reste para alcanzar los referidos veinticinco años de antigüedad, siendo dicho plazo computado conforme a lo previsto en el subapartado 2.º anterior.
 - c) Cuando se trata de concesiones en las que la adecuada prestación de los servicios de las mismas no requiera una dedicación exclusiva de los correspondientes vehículos a su realización, reglamentariamente se establecerá un sistema específico de acceso de sus titulares, a las nuevas autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros reguladas en el Título III que hayan de ser otorgadas.
 - d) Salvo que se obtenga, en su caso, de conformidad con lo previsto en el apartado c) anterior la correspondiente autorización habilitante para el transporte discrecional, no será necesario que los vehículos actualmente afectos a las concesiones a las que se refiere esta disposición transitoria o los que vengán a sustituirlos estén amparados por la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros regulada en el Título III.
 - e) Cuando de conformidad con lo dispuesto en el apartado a) anterior, el correspondiente servicio, por darse las circunstancias previstas en el artículo 87 haya de ser prestado según el régimen establecido en dicho artículo, la anterior concesión será sustituida por la correspondiente autorización especial prevista en el citado artículo 87 y las autorizaciones VR de los vehículos afectados a la concesión, serán sustituidas por las autorizaciones habilitantes para el transporte discrecional de viajeros reguladas en el Título III que correspondan.
5. Los actuales concesionarios de servicios públicos de transporte en trolebuses, de carácter interurbano, podrán optar entre mantener su régimen actual, o sustituir dichas concesiones por otras de transporte en autobús, sometidas íntegramente al régimen de ordenación regulado en esta Ley. El plazo de dichas concesiones será de veinticinco años, que se computará desde la entrada en vigor de la presente Ley, y la Administración tendrá idénticas facultades a las expresadas en el apartado a) del anterior punto 4.

Tercera.

1. Las actuales concesiones de transporte regular de viajeros por carretera, de las que sean titulares RENFE o FEVE, que vengán siendo explotadas con la colaboración de otras empresas, bien a través de su participación en sociedades filiales de carácter mixto, bien a través del correspondiente contrato específico de colaboración, así como aquellas otras concesiones que se hayan venido explotando efectivamente por empresas privadas según lo previsto en el apartado a) del punto 3 siguiente, serán objeto de transmisión respectivamente a las referidas sociedades de carácter mixto o a las correspondientes empresas, de acuerdo con las condiciones de esta disposición.
Conjuntamente con las concesiones a las que se refiere el párrafo anterior, serán transferidas las autorizaciones correspondientes a servicios de transporte de escolares y de productores, que traigan su origen en coincidencia de dichos servicios con el itinerario de la concesión.
2. El régimen jurídico aplicable en relación con las conversiones de las concesiones a las que se refiere el punto anterior, y en general de las que fueran titulares RENFE o FEVE, será el previsto en el apartado b) del punto 1 y en el punto 4 de la disposición transitoria segunda.

3. La transmisión prevista en el punto 1 anterior, únicamente procederá cuando en la correspondiente empresa privada que hubiese participado en la empresa mixta o prestado el servicio a través del correspondiente contrato de colaboración concurren conjuntamente las siguientes circunstancias:
 - a) Que dicha empresa venga colaborando en la prestación del servicio concesional en el momento de entrada en vigor de esta Ley, o bien, que la misma explote en dicho momento el servicio como titular del mismo, siendo privada de dicha titularidad como consecuencia del litigio judicial con la Compañía ferroviaria, por razón de derecho de tanteo.
 - b) Que la empresa o aquella de la que traiga causa hubiera sido la adjudicataria definitiva de la concesión si RENFE o FEVE no hubieran ejercitado el derecho de tanteo legalmente previsto, o bien que dicha empresa hubiera sido titular del servicio de la clase B otorgado según los Decretos de 22 de febrero y 21 de junio de 1929, del que la actual concesión traiga origen.

Cuando por no haberse conservado el documento justificativo no sea posible probar la titularidad del servicio de la clase B a que se refiere el párrafo anterior, se presumirá la existencia de dicha titularidad, en las empresas que justifiquen debidamente el venir colaborando continuamente en la prestación del servicio desde una fecha anterior al 1 de abril de 1939, habiendo suscrito con anterioridad a la fecha citada el correspondiente contrato con alguna de las antiguas Compañías ferroviarias, posteriormente integradas en RENFE o FEVE, que ostentare la titularidad de la concesión.
 - c) Que la empresa acepte la transmisión de la totalidad de las concesiones en cuya prestación venga colaborando y en las que la misma resulte procedente según lo dispuesto en esta disposición, y, asimismo, en el caso de ser titular de alguna concesión de transporte regular de viajero por carretera, opte en relación con la misma por la modalidad de sustitución, regulada en el apartado 3 de la disposición transitoria segunda.
4. Cuando se trate de concesiones configuradas mediante la unificación de otras anteriores, en las que colaboren conjuntamente dos o más empresas que cumplan separadamente los requisitos del punto anterior, la transmisión se realizará la sociedad que entre ellas formen, o la empresa que de común acuerdo designen.
5. Las empresas adquirentes deberán satisfacer a RENFE o FEVE, el importe de la valoración económica de las concesiones en función de su potencial rentabilidad y teniendo en cuenta las circunstancias de todo tipo concurrentes en las mismas.

La valoración se realizará conjuntamente por las partes de forma directa o bien designando de mutuo acuerdo un auditor que lleve a cabo la misma.

Cuando en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de esta Ley, las partes no hubieran comunicado a la Dirección General de Transportes Terrestres el acuerdo alcanzado en relación con la referida valoración, dicho órgano administrativo designará un auditor para realizar la misma, a la vista de cuyo informe la Administración determinará con carácter vinculante la valoración correspondiente.
6. Antes de que se produzca, en su caso, su transmisión a ENATCAR, según lo dispuesto en la disposición adicional primera, y en el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta Ley, RENFE y FEVE podrán transferir las concesiones y autorizaciones de servicios regulares de transporte de viajeros permanentes de uso general y especiales, cuya titularidad les corresponde y que vengán siendo explotadas con la colaboración de sociedades mixtas o empresas en las que no se den las circunstancias previstas en el punto 3 de esta disposición, a dichas sociedades mixtas o empresas.

La correspondiente valoración se realizará siguiendo idénticas reglas a las establecidas en el punto 5 anterior.
7. Cuando las sociedades mixtas o empresas colaboradoras a que se refiere esta disposición no aceptasen la transmisión de las concesiones, previstas en la misma, RENFE y FEVE podrán realizar dicha transmisión a otras sociedades o empresas.

Cuarta.

1. En los procedimientos administrativos de todo tipo, regulados por la normativa de ordenación del transporte terrestre, que se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de esta Ley, se continuará dicha tramitación según el régimen jurídico establecido en la misma y en las normas reglamentarias que de conformidad con la disposición derogatoria han de considerarse vigentes.
2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, en las peticiones y proyectos de establecimiento de nuevas líneas de servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que se encuentren en tramitación en el momento de entrada en vigor de esta Ley, se continuará la misma, conforme a la normativa de ordenación y coordinación con el ferrocarril vigente cuando fue iniciada, siempre que se hubiera realizado con anterioridad la declaración de necesidad de establecimiento del servicio. La concesión que en su caso sea otorgada como conclusión del referido procedimiento de tramitación, se entenderá otorgada conforme a lo previsto en la presente Ley, estando sometida a las prescripciones de la misma.

Las peticiones y proyectos respecto a las cuales no se haya producido con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley la declaración de necesidad de establecimiento del servicio, serán archivadas, pudiendo sus promotores reiterar las mismas con sujeción a lo previsto en esta Ley.

El plazo de las citadas concesiones será de veinticinco años para las que se hayan tramitado por iniciativa privada, y el que en cada caso se establezca, dentro del límite máximo establecido en esta Ley, para las que se hayan tramitado por iniciativa pública.

Quinta.

1. Las actuales autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros o mercancías, salvo aquellas a las que se refieren los siguientes puntos de esta disposición, así como las de la clase MR, y las otorgadas de conformidad con el artículo 37 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, quedarán convalidadas y tendrán los efectos legales de las autorizaciones de transporte público discrecional regulados en esta Ley, otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda para que sus titulares puedan continuar realizando los transportes para los que estuvieran anteriormente habilitados.
2. Las autorizaciones de la clase TD serán canjeadas por las autorizaciones para arrendamiento de vehículos regulados en esta Ley, para el ámbito de que en cada caso se trate.
Dichas autorizaciones serán, en todo caso, habilitantes para el arrendamiento de dichos vehículos con o sin conductor.
3. Las autorizaciones de transporte de la clase MD otorgadas para remolques o semirremolques serán canjeadas por las autorizaciones de transporte público discrecional reguladas en esta Ley, otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, pero, por excepción a lo establecido en el artículo 54, referidas a semirremolques concretos, pudiendo realizar el arrastre de los mismos con vehículos provistos de las autorizaciones a que se refiere el punto anterior.

Cuando la misma empresa fuera titular simultáneamente de autorizaciones para semirremolques y de otras de la clase TD para cabezas tractoras, podrá optar por la conversión conjunta, de una autorización de cada clase de las citadas, por una autorización de transporte discrecional, otorgada en la modalidad prevista en el apartado a) del punto 2 del artículo 92, sometida al régimen ordinario previsto en esta Ley.

Cuando la empresa opte por la referida conversión conjunta realizándola en relación con todas las autorizaciones posibles obtenidas con cargo a contingente, podrá canjear el resto de las autorizaciones MD otorgadas para semirremolques, que en su caso poseyera, por autorizaciones otorgadas en la modalidad prevista en el apartado b) del punto 2 del artículo 92, pero por excepción a lo previsto en el artículo 54 referidas a semirremolques, pudiendo realizar el arrastre de los mismos con vehículos provistos de autorizaciones a los que se refiere el punto 2 de esta disposición.

Cuando las correspondientes autorizaciones de la clase MD estuvieran referidas a semirremolques dedicados para transportes especiales y hubieran sido obtenidas fuera de contingente, las nuevas autorizaciones por las que se canjeen, de conformidad con lo previsto en los tres párrafos anteriores, estarán referidas a semirremolques, o en el supuesto de conversión conjunta, a vehículos únicamente aptos en ambos casos para la realización del transporte especial de que en cada caso se trate.

4. Las autorizaciones específicas para transporte de escolares y productores serán canjeadas por las autorizaciones para la realización de transporte regular de uso especial, reguladas en esta Ley que en cada caso corresponda para que puedan seguir prestando el servicio anteriormente autorizado en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.
5. Las autorizaciones habilitantes para realizar servicios discretionales con reiteración de itinerario otorgadas al amparo del artículo 35 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, que no sean de transporte de escolares o productores, serán canjeadas por una autorización provisional habilitante para la realización durante el plazo que en cada caso se establezca, que en todo caso deberá ser inferior a doce meses excepcionalmente prorrogables por otros doce, de los correspondientes servicios en las condiciones reguladas en esta Ley. Transcurrido el citado plazo, los referidos servicios únicamente podrán prestarse previo cumplimiento de los requisitos previstos en la presente Ley.
6. Las autorizaciones de transporte de la clase XR y XDF (ferias y mercados) serán canjeadas por las autorizaciones reguladas en esta Ley que habiliten para seguir realizando el transporte que tuvieran anteriormente autorizado, en la forma y durante el plazo que en cada caso se trate.
7. A los titulares de autorizaciones de las clases MR, de las otorgadas de conformidad con el artículo 37 del Decreto de 9 de diciembre de 1949, y de las obtenidas al amparo del Decreto 576/1966, de 3 de marzo, siempre que cumplan los requisitos

exigibles y lo soliciten expresamente les será otorgada una autorización de agencia de transporte de carga fraccionada, siéndoles reconocido el requisito de capacitación profesional para la actividad de agencia de transporte.

8. Las actuales autorizaciones habilitantes para la realización de transportes regulares internacionales de viajeros mantendrán su vigencia en los términos en que fueron otorgadas quedando sometida su utilización a las disposiciones de la presente Ley y a las normas internacionales que sean aplicables.
9. Las autorizaciones de las clases EC y DC serán canjeadas por autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías otorgadas en la modalidad prevista en el apartado a) del artículo 92 y con el ámbito territorial mínimo que resulte suficiente para que sus titulares puedan continuar prestando los servicios que estaban autorizados.
A los titulares de contratos de despachos centrales y estaciones centro les será reconocido el requisito de capacitación profesional para agencia de transporte.

Sexta.

1. Las actuales autorizaciones para transporte privado para vehículos rígidos quedarán convalidadas y tendrán los efectos legales de las autorizaciones de transporte privado complementario previstas en esta Ley, de la clase y ámbito que en cada caso corresponda.
2. Las autorizaciones de transporte privado referidas a cabezas tractoras y a semirremolques serán canjeadas a razón de una de cada una de las clases citadas, por una autorización de transporte privado sometida al régimen ordinario previsto en la Ley.

Las autorizaciones referidas a semirremolques, que en su caso resten, después de realizado el canje previsto en el párrafo anterior, mantendrán su vigencia, estando referidas a un semirremolque concreto, que podrá ser arrastrado por los titulares de autorizaciones de arrendamiento con origen en autorizaciones TD a que se refiere el punto 2 de la disposición transitoria quinta.

Séptima.

1. Las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías otorgadas con anterioridad a la presente Ley serán convalidadas por las autorizaciones de agencia de transportes de mercancías reguladas en esta Ley, tanto de carga completa como de carga fraccionada, cuando cumplan los requisitos generales establecidos en relación con las mismas, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.
2. Las actuales autorizaciones de agencia de viajes, habilitarán para la realización de las actividades previstas en el artículo 122.
3. Las actuales autorizaciones de arrendamiento de vehículos serán convalidadas por las autorizaciones de arrendamiento de vehículos reguladas en esta Ley, y tendrán los efectos legales y el régimen jurídico de éstas.
4. Las actuales concesiones de estaciones serán convalidadas por las autorizaciones de estaciones reguladas en la presente Ley, manteniendo su vigencia hasta la finalización del plazo establecido en su respectivo otorgamiento originario. Dichas concesiones tendrán los efectos legales y el régimen jurídico previsto en la presente Ley.

Octava.

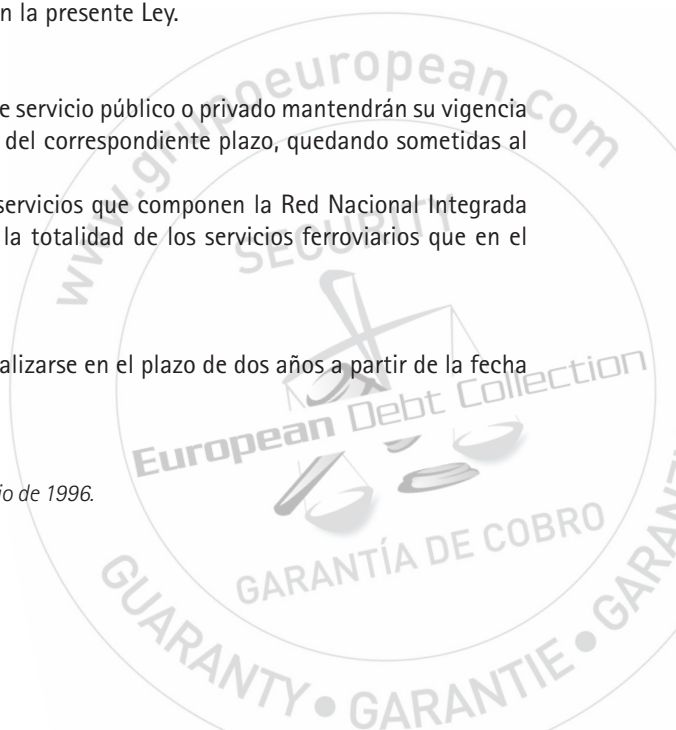
1. Las actuales concesiones y autorizaciones de transporte por ferrocarril de servicio público o privado mantendrán su vigencia de acuerdo con sus condiciones de otorgamiento, hasta la finalización del correspondiente plazo, quedando sometidas al régimen jurídico establecido en la presente Ley.
2. En tanto se produce la determinación expresa por el Gobierno de los servicios que componen la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario, se considerarán comprendidos en la misma la totalidad de los servicios ferroviarios que en el momento de entrada en vigor de esta Ley explota RENFE.

Novena.

La actualización del inventario a que se refiere el artículo 184.4 deberá realizarse en el plazo de dos años a partir de la fecha de la entrada en vigor de la presente Ley.

Décima.⁽⁵⁵⁾

⁽⁵⁵⁾ Disposición declarada nula por Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996.



Undécima.

La sustitución y canje de autorizaciones a que se refieren las disposiciones anteriores deberá hacerse cumpliendo los plazos y condiciones de tramitación que se establezcan por la Administración.

Disposición Derogatoria

1. Se derogan las Leyes de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de dichos Transportes con los Ferroviarios, ambas de 27 de diciembre de 1947; la Ley 38/1984, de 6 de noviembre, sobre inspección, control y régimen sancionador de los transportes mecánicos por carretera, y el Real Decreto Legislativo 1304/1986, de 28 de junio, sobre determinadas condiciones exigibles para la realización de transporte público por carretera.
2. Asimismo se derogan: La Ley General de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877, la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 26 de marzo de 1908, modificada por la Ley de 23 de febrero de 1912; el Decreto-Ley de 5 de mayo de 1926, que aprobó el Plan Preferente de Ferrocarriles de urgente construcción; las bases cuarta a dieciocho de la Ley de Bases de Ordenación Ferroviaria y del Transporte de 24 de enero de 1941; la Ley de 21 de abril de 1949 sobre Ferrocarriles de Explotación deficitaria; la Ley de Policía de Ferrocarriles de 23 de noviembre de 1877; la Ley de Creación de las Juntas de Detasas de 18 de julio de 1932, modificada por Ley de 24 de julio de 1938; los Decretos-Leyes de 23 de julio de 1964 y 19 de julio de 1962 sobre organización y funcionamiento de RENFE; el Decreto-Ley de 29 de diciembre de 1972 sobre reorganización de los Ferrocarriles de Vía Estrecha; el artículo 56 de la Ley 33/1971, de 2 de julio, y cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en esta Ley.
3. A la entrada en vigor de los reglamentos generales de ejecución de la presente Ley quedarán derogadas el resto de las normas reguladoras de los transportes mecánicos por carretera y por ferrocarril, excepto los que expresamente se declaren vigentes.

Disposición Final

La presente Ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Por tanto, Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta Ley.

Palma de Mallorca a 30 de julio de 1987

Anexo

La Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, por la que se modifica, parcialmente, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres, incorpora tres disposiciones adicionales y una disposición final cuyo contenido se incluye en este anexo.

Disposición adicional primera.

Coordinación con la Jefatura Central de Tráfico.

En el plazo máximo de seis meses contados desde la entrada en vigor de esta ley, los Ministerios de Fomento y del Interior adoptarán las medidas que resulten pertinentes para asegurar la fluidez en el recíproco trasvase de datos entre los sistemas de información de los registros obrantes en la Dirección General de Transportes por Carretera y en la de Tráfico, a fin de que, en todo momento, uno y otro Centros directivos conozcan:

- a) La identidad de la persona o personas físicas o jurídicas que ostentan o han ostentado en cierto momento la titularidad de un determinado vehículo identificado por su matrícula.
- b) La relación de vehículos, identificados por sus respectivas matrículas, de que es o ha sido titular en cierto momento una determinada persona física o jurídica.
- c) Las características relativas al número de plazas, masa máxima autorizada y tara u otros elementos técnicos o de construcción que consten en el permiso de circulación de un determinado vehículo identificado por su matrícula.



- d) La identidad de la persona o personas físicas o jurídicas que ostentan o han ostentado en cierto momento la titularidad de una determinada autorización de transporte identificada por su número.
- e) El número y la clase de las autorizaciones de transporte de que sea o haya sido titular en cierto momento una determinada persona física o jurídica, así como la matrícula de los vehículos a los que en su caso se adscribieron tales autorizaciones.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.2.a) de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, para el trasvase de datos entre los sistemas de información señalado en esta disposición no será necesario el consentimiento del afectado.

Disposición adicional segunda. Coordinación con la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

A efectos de la comprobación del exacto cumplimiento de los requisitos exigidos en los artículos 48, 95 y 102 de esta ley, la Agencia Estatal de Administración Tributaria y los órganos que tengan atribuidas funciones equivalentes en las Administraciones de las comunidades autónomas emitirán, a requerimiento de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento y en los términos y con los requisitos establecidos por la disposición adicional cuarta de la Ley 40/1998, de 9 de diciembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y otras Normas Tributarias para su desarrollo, relación por medios informáticos o telemáticos acerca del cumplimiento de obligaciones fiscales e inexistencia de deudas tributarias por parte de las personas físicas o jurídicas titulares de las concesiones, autorizaciones o licencias habilitantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias.

Disposición adicional tercera. Coordinación con la Seguridad Social.

1. A efectos de la comprobación del exacto cumplimiento de los requisitos exigidos en los artículos 48, 95 y 102 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y de lo que, en relación con éstos, se especifica en las normas dictadas para su desarrollo, los órganos competentes de la Seguridad Social emitirán, a requerimiento de la Dirección General de Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento, relación sobre soporte informático acerca del cumplimiento de sus obligaciones y la inexistencia de deudas con dicha entidad por parte de las personas físicas o jurídicas titulares de concesiones, autorizaciones o licencias habilitantes para la realización de transporte terrestre o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias.
2. A los fines de inspección y control del cumplimiento de los preceptos contenidos en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo, los órganos competentes de la Seguridad Social informarán, a requerimiento de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre, acerca de los datos obrantes en sus registros en relación con los siguientes extremos:
 - a) Régimen de la Seguridad Social en que se encuentra o se encontraba en cierto momento en situación de alta una persona física o jurídica titular de concesiones, autorizaciones o licencias habilitantes para la realización de transportes terrestres o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias, con indicación, en su caso, de la empresa en que presta o prestaba sus servicios y de su categoría profesional.
 - b) Relación de trabajadores que una determinada persona física o jurídica titular de concesiones, autorizaciones o licencias habilitantes para la realización de transportes terrestres o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias tiene o tenía en cierto momento a su servicio y en situación de alta en el sistema con la categoría y grupo de cotización correspondiente a los conductores por cuenta ajena.De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.2.a) de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, para la emisión de los informes y relaciones señalados en esta disposición no será necesario el consentimiento del afectado.

Disposición final única.

Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 80 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, la obligación establecida en el apartado 3 del artículo 147 únicamente será exigible a partir del día 1 de enero de 2004.

Convenio CMR

Convenio de 19 de mayo de 1956

(al que se adhirió España por instrumento de 12 de septiembre de 1973)

Relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR)

(BOE nº 109, de 7 de mayo de 1974; corrección de errores en BOE de 15 de junio de 1995)

Cumplidos los requisitos exigidos por la Legislación española, extendiendo el presente Instrumento de Adhesión de España al Convenio relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR), hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956, a efectos de que, mediante su depósito previo y de conformidad con lo dispuesto en el apartado tercero de su artículo 42, España pase a ser Parte en el Convenio, en relación con el que declara que no se considera obligada ni por el artículo 47 del mismo, ni por la comunicación del Reino Unido, recibida por el depositario el 31 de octubre de 1969, ya que no aplicará el Convenio a Gibraltar porque el artículo 10 del Tratado de Utrecht, firmado el 13 de julio de 1713, no concede a Gibraltar comunicación terrestre con España.

Preámbulo

Las Partes Contratantes:

Habiendo reconocido la conveniencia de normalizar las condiciones que rigen el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, especialmente en lo que se refiere a los documentos utilizados para este transporte, así como la responsabilidad del transportista.

Convienen lo que sigue:

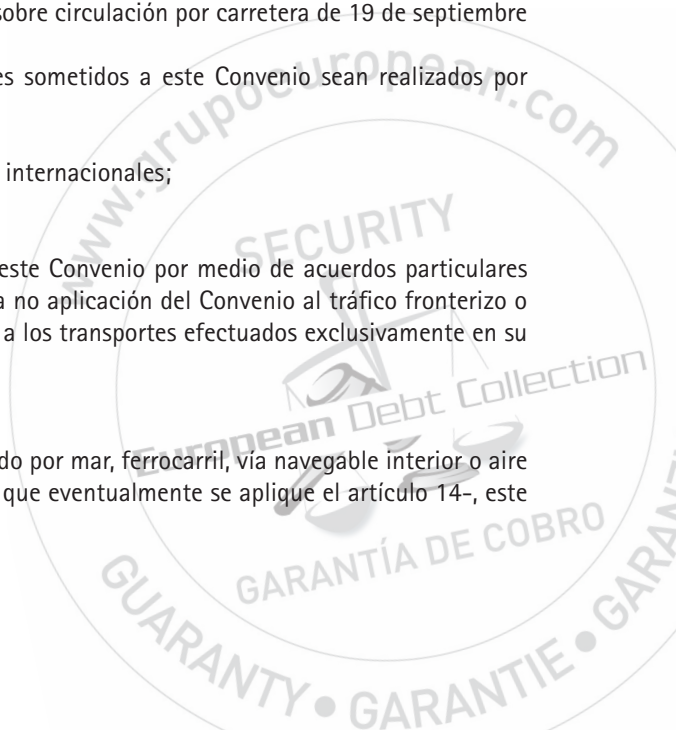
Capítulo I. Ámbito de aplicación

Art. 1

1. El presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por carretera realizado a título oneroso por medio de vehículos, siempre que el lugar de la toma de carga de la mercancía y el lugar previsto para la entrega, indicados en el contrato, estén situados en dos países diferentes, uno de los cuales al menos sea un país contratante, independientemente del domicilio y nacionalidad de las partes del contrato.
2. A efectos de aplicación de este Convenio se entenderán por "vehículos" los automóviles, vehículos articulados, remolques y semirremolques, según están definidos en el artículo 4 del Convenio sobre circulación por carretera de 19 de septiembre de 1949.
3. Este Convenio igualmente se aplica en el caso en que los transportes sometidos a este Convenio sean realizados por estados, instituciones u organismos gubernamentales.
4. Este Convenio no se aplicará:
 - a) a los transportes efectuados bajo la regulación de convenios postales internacionales;
 - b) a los transportes funerarios;
 - c) a los transportes de mudanzas.
5. Las partes contratantes se comprometen a no modificar en absoluto este Convenio por medio de acuerdos particulares entre dos o varios de ellos, a no ser que tal modificación consista en la no aplicación del Convenio al tráfico fronterizo o en autorizar el uso de la carta de porte representativa de la mercancía a los transportes efectuados exclusivamente en su territorio.

Art. 2

1. En el caso de que el vehículo que contiene la mercancía sea transportado por mar, ferrocarril, vía navegable interior o aire en una parte de su recorrido, sin ruptura de carga -salvo en el caso en que eventualmente se aplique el artículo 14-, este Convenio se aplicará al conjunto del transporte.



Sin embargo, en la medida en que se pruebe que una pérdida, avería o demora en la entrega de la mercancía ha sucedido durante el transporte no realizado por carretera, no ha sido causada por algún acto u omisión del transportista por carretera, habiendo sido causada por un hecho que no ha podido producirse más que durante y por razón del transporte no realizado por carretera; en tal caso, la responsabilidad del transportista por carretera no será determinada por este Convenio, sino de la forma en que se haya determinado la responsabilidad del transportista que no efectúa el transporte por carretera en el contrato de transporte concluido entre el remitente y dicho transportista únicamente para el transporte de la mercancía, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes aplicables al transporte de mercancías por un medio distinto de la carretera. Si en todo caso tales disposiciones no existen, la responsabilidad del transportista por carretera será determinada por el presente Convenio.

2. Si ambos transportistas son una misma persona, su responsabilidad se determinará igualmente por el párrafo anterior, como si ambas funciones hubiesen sido efectuadas por dos personas distintas.

Capítulo II. Personas por las cuales responde el transportista

Art. 3

A efectos de aplicación de este Convenio, el transportista responderá de sus propios actos y omisiones y de los de sus empleados y de todas las otras personas a cuyo servicio él recurra para la ejecución del transporte, cuando tales empleados o personas realicen dichos actos y omisiones en el ejercicio de sus funciones.

Capítulo III. Conclusión y ejecución del contrato de transporte

Art. 4

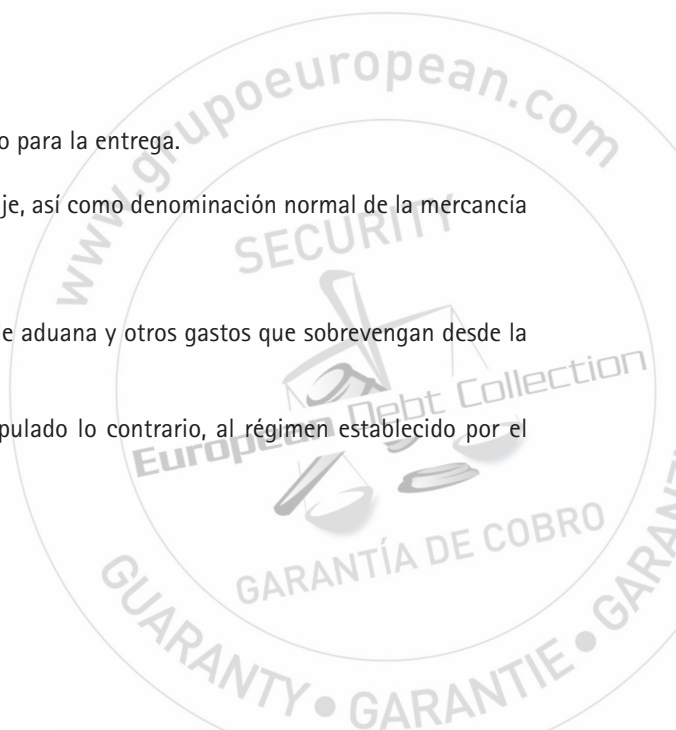
La carta de porte es documento fehaciente de la existencia de un contrato de transporte. La ausencia, irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Convenio.

Art. 5

1. La "Carta de Porte" se expedirá en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el transportista. Dichas firmas podrán ir impresas o ser sustituidas por los sellos del remitente y del transportista en el caso de que ello esté permitido por la legislación del Estado en que se haya expedido la "carta de porte". El primer ejemplar será enviado al remitente, el segundo acompañará a la mercancía y el tercero será retenido por el transportista.
2. Cuando la mercancía a transportar deba ser cargada en vehículos diferentes, o cuando se trate de diferentes clases de mercancías o de lotes distintos, el remitente o el transportista tienen derecho a exigir la expedición de tantas cartas de porte como vehículos, clases o lotes de mercancías hayan de ser utilizados.

Art. 6

1. La carta de porte debe contener los términos siguientes:
 - a) Lugar y fecha de su redacción.
 - b) Nombre y domicilio del remitente.
 - c) Nombre y domicilio del transportista.
 - d) Lugar y fecha en que se hace cargo de la mercancía y el lugar previsto para la entrega.
 - e) Nombre y domicilio del destinatario.
 - f) Denominación de la naturaleza de la mercancía y del modo de embalaje, así como denominación normal de la mercancía si ésta es peligrosa.
 - g) Número de paquetes, sus marcas particulares y sus números.
 - h) Cantidad de mercancía expresada en peso bruto o de otra manera.
 - i) Gastos de transporte (precio del mismo, gastos accesorios, derechos de aduana y otros gastos que sobrevengan desde la conclusión del contrato hasta el momento de entrega).
 - j) Instrucciones exigidas por las formalidades de aduana y otras.
 - k) Indicación de que el transporte está sometido, aunque se haya estipulado lo contrario, al régimen establecido por el presente Convenio.



2. En su caso, la carta de porte debe contener además las indicaciones siguientes:
 - a) Mención expresa de prohibición de transbordo.
 - b) Gastos que el remitente toma a su cargo.
 - c) Suma del reembolso a percibir en el momento de la entrega de la mercancía.
 - d) Valor declarado de la mercancía y la suma que representa el interés especial en la entrega.
 - e) Instrucciones del remitente al transportista concernientes al seguro de las mercancías.
 - f) Plazo convenido en el que el transporte ha de ser efectuado.
 - g) Lista de documentos entregados al transportista.
3. Las partes del contrato pueden añadir en la carta de porte cualquier otra indicación que juzguen conveniente.

Art. 7

1. El remitente responde de todos los gastos y perjuicios que sufra el transportista por causa de inexactitud e insuficiencia:
 - a) En las indicaciones mencionadas en el artículo 6.º, párrafos \.b), d), e),f), g), h) y j).
 - b) En las indicaciones mencionadas en el artículo 6.º, párrafo 2.
 - c) En cualesquiera otras indicaciones o instrucciones dadas por él en relación con la expedición de la carta de porte o para su inclusión en ésta.
2. Si a solicitud del remitente el transportista incluye dichas indicaciones del párrafo anterior en la carta de porte, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha actuado por cuenta del remitente.
3. Si la carta de porte no contiene la mención prevista en el artículo 6.º, párrafo 1.º, k), el transportista será responsable por causa de tal omisión de todos los gastos y daños sufridos por quien tenga derecho a la mercancía.

Art. 8

1. En el momento de hacerse cargo de la mercancía, el transportista está obligado a revisar:
 - a) La exactitud de los datos de la carta de porte relativos al número de paquetes, así como de sus marcas y números.
 - b) El estado aparente de la mercancía y de su embalaje.
2. Si el transportista no tiene medios razonables para verificar la exactitud de los datos mencionados en el párrafo \.a) de este mismo artículo, anotará en la carta de porte sus reservas, las cuales deben ser motivadas. Asimismo debe expresar los motivos de las reservas que hagan respecto al estado aparente de la mercancía y de su embalaje. Estas reservas no comprometen al remitente si éste no las ha aceptado expresamente en la carta de porte.
3. El remitente tiene derecho a exigir la verificación por el transportista del peso bruto o de la cantidad expresada de otra manera de la mercancía. Puede también exigir la verificación del contenido de los paquetes, pudiendo el transportista, a su vez, reclamar el pago de los gastos de verificación. El resultado de las verificaciones se consignará en la carta de porte.

Art. 9

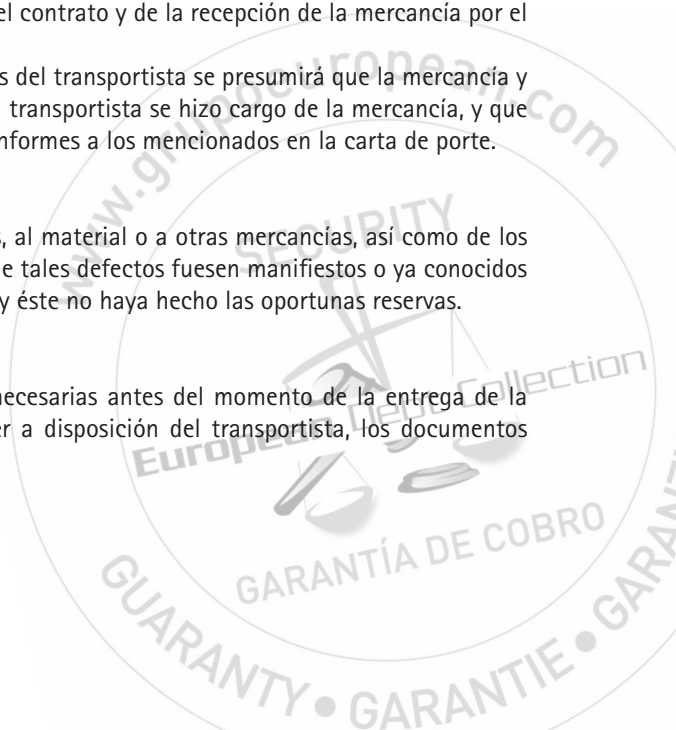
1. La carta de porte da fe, salvo prueba en contrario, de las condiciones del contrato y de la recepción de la mercancía por el transportista.
2. En ausencia de anotación en la carta de porte de las reservas motivadas del transportista se presumirá que la mercancía y su embalaje estarán en buen estado aparente en el momento en que el transportista se hizo cargo de la mercancía, y que el número de los paquetes, así como sus marcas y números, estarán conformes a los mencionados en la carta de porte.

Art. 10

El remitente es responsable ante el transportista de los daños a personas, al material o a otras mercancías, así como de los gastos causados por defectos en el embalaje de la mercancía, a menos que tales defectos fuesen manifiestos o ya conocidos por el transportista en el momento en que se hizo cargo de la mercancía y éste no haya hecho las oportunas reservas.

Art. 11

1. Con miras al cumplimiento de las formalidades de aduana y de las necesarias antes del momento de la entrega de la mercancía, el remitente deberá adjuntar a la carta de porte, o poner a disposición del transportista, los documentos necesarios y suministrarle todas las informaciones necesarias.



2. El transportista no está obligado a examinar si estos documentos e informaciones son exactos o suficientes. El remitente es responsable ante el transportista de todos los daños que pudiera resultar de la ausencia, insuficiencia o irregularidad de estos documentos e informaciones, salvo en el caso de culpa por parte del transportista.
3. El transportista es responsable, como agente, de las consecuencias de la pérdida o de la mala utilización de los documentos mencionados en la carta de porte, ya adjuntos a ésta, ya depositados en su mano; en todo caso, la indemnización a su cargo no podrá exceder de la que sería debida en caso de pérdida de la mercancía.

Art. 12

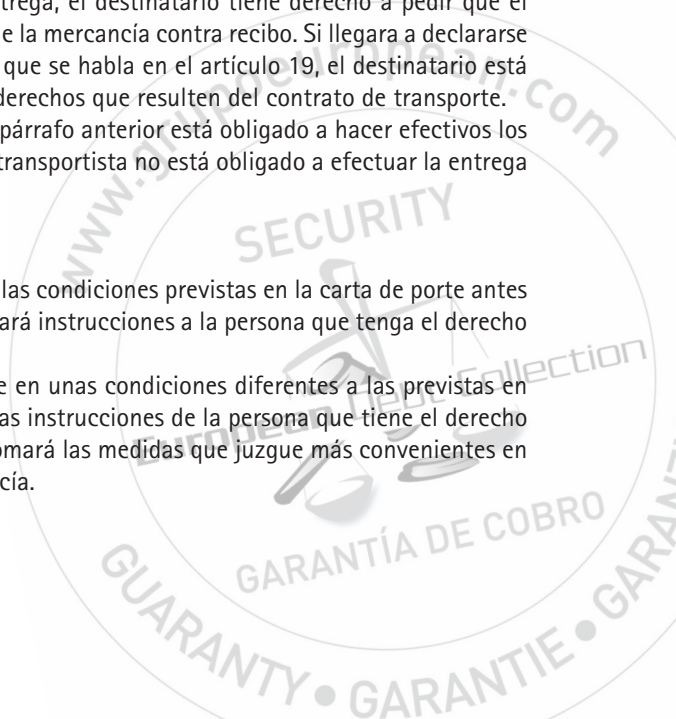
1. El remitente tiene derecho a disponer de la mercancía, en particular solicitando al transportista que detenga el transporte, a modificar el lugar previsto para la entrega, o a entregar la mercancía a un destinatario diferente del indicado en la carta de porte.
2. Este derecho se extingue cuando el segundo ejemplar de la carta de porte se remite al destinatario o cuando éste hace valer el derecho previsto en el artículo 13, párrafo 1; a partir de este momento el transportista debe someterse a las órdenes del destinatario.
3. El derecho de disposición pertenece en todo caso al destinatario desde el mismo momento de redacción de la carta de porte, si así se hizo constar en dicha carta de porte por el remitente.
4. Si ejerciendo su derecho de disposición el destinatario ordena entregar la mercancía a otra persona, ésta, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario.
5. El ejercicio del derecho de disposición está subordinado a las condiciones siguientes:
 - a) El remitente o el destinatario, en el caso en que éste quiera ejercer el derecho que se le concede en el párrafo 3 de este mismo artículo, debe presentar el primer ejemplar de la carta de porte, en la que deben estar inscritas las nuevas instrucciones dadas al transportista, y resarcir a éste de los gastos y daños que se ocasionen por la ejecución de tales instrucciones.
 - b) La ejecución de estas nuevas instrucciones debe ser posible en el momento en que se comunican al que debe realizarlas, y no dificultará la explotación normal de la empresa del transportista ni perjudicará a remitentes o destinatarios de otras consignaciones.
 - c) Las instrucciones no podrán tener como efecto la división de consignación.
6. Cuando en razón de las disposiciones establecidas en el párrafo 5 b) del presente artículo el transportista no pueda llevar a cabo las instrucciones recibidas deberá comunicarlo inmediatamente a la persona que se las dio.
7. El transportista que no ejecute las instrucciones que se le hayan dado en las condiciones establecidas en este artículo, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la carta de porte, responderá ante quien tenga derecho de los perjuicios causados por este hecho.

Art. 13

1. Después de la llegada de la mercancía al lugar establecido para la entrega, el destinatario tiene derecho a pedir que el segundo ejemplar de la carta de porte le sea remitido y que se le entregue la mercancía contra recibo. Si llegara a declararse perdida la mercancía o si ésta no es entregada al término del plazo de que se habla en el artículo 19, el destinatario está autorizado a hacer valer, en nombre propio frente al transportista, los derechos que resulten del contrato de transporte.
2. El destinatario que se prevale de los derechos que se le conceden en el párrafo anterior está obligado a hacer efectivos los derechos que resulten de la carta de porte. En caso de impugnación, el transportista no está obligado a efectuar la entrega de la mercancía, a no ser que se preste caución por el destinatario.

Art. 14

1. Si por cualquier motivo la ejecución del contrato resulta irrealizable en las condiciones previstas en la carta de porte antes de la llegada de la mercancía al lugar de entrega, el transportista solicitará instrucciones a la persona que tenga el derecho de disponer de la mercancía conforme al artículo 12.
2. En todo caso, si las circunstancias permiten la ejecución del transporte en unas condiciones diferentes a las previstas en la carta de porte y el transportista no ha podido recibir en tiempo útil las instrucciones de la persona que tiene el derecho de disponer de la mercancía conforme al artículo 12, el transportista tomará las medidas que juzgue más convenientes en interés de la persona que tiene el poder de disposición sobre la mercancía.



Art. 15

1. Cuando después de la llegada de la mercancía al lugar de destino se presenten impedimentos para la entrega, el transportista pedirá instrucciones al remitente. Si el destinatario rehusase la mercancía, el remitente tiene derecho a disponer de ésta sin necesidad de utilizar el primer ejemplar de la carta de porte.
2. Incluso en el caso de que el destinatario haya rehusado la mercancía, éste puede requerir, sin embargo, la entrega de la misma; siempre que el transportista no haya recibido instrucciones contrarias del remitente.
3. Si se presenta un impedimento en la entrega de la mercancía después de que el destinatario haya dado orden de entregar la mercancía a una tercera persona, usando del derecho que le concede el artículo 12, párrafo 3, el destinatario sustituye al remitente, y ese tercero al destinatario, a efectos de aplicación de los párrafos 1 y 2 de este mismo artículo.

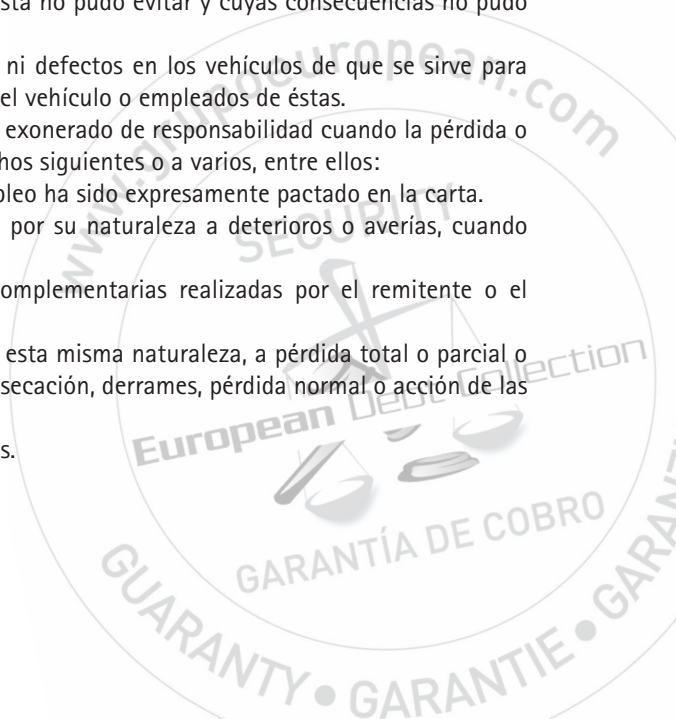
Art. 16

1. El transportista tiene derecho a exigir el pago de los gastos que le ocasione su petición de instrucciones o que impliquen la ejecución de las instrucciones recibidas, a menos que estos gastos sean causados por su culpa.
2. En los casos señalados en los artículos 14, párrafo 1, y 15, el transportista puede descargar inmediatamente la mercancía por cuenta del que tenga derecho sobre la misma; después de esta descarga, el transporte se considerará terminado. El transportista asumirá entonces la custodia de la mercancía. Puede, sin embargo, confiar la mercancía a un tercero, y no es entonces responsable más que de la ejecución juiciosa del tercero. Las mercancías quedan afectadas a las obligaciones y gastos resultantes de la carta de porte.
3. El transportista puede proceder a la venta de la mercancía sin esperar instrucciones del que tiene derecho sobre la misma, si así lo justifican la naturaleza perecedera o el estado de la mercancía y si los gastos de custodia son excesivos en relación al valor de la mercancía. En los demás casos, puede proceder a la venta si en un plazo razonable no ha recibido del que tiene poder de disposición sobre la mercancía instrucciones contrarias cuya ejecución pudiera ser exigida equitativamente.
4. Si la mercancía ha sido vendida en las condiciones del presente artículo, el producto de la venta deberá ser puesto a disposición del que tiene derecho, deducción hecha de los gastos que gravan la mercancía. Si estos gastos son superiores al producto de la venta, el transportista tiene derecho a la diferencia.
5. El modo de proceder en este caso de venta estará determinado por la ley o la costumbre del lugar donde se encuentra la mercancía.

Capítulo IV. Responsabilidad del transportista

Art. 17

1. El transportista es responsable de la pérdida total o parcial o de las averías que se produzcan entre el momento de recepción de la mercancía y el de la entrega, así como del retraso en la entrega.
2. El transportista está exonerado de esta responsabilidad si la pérdida, avería o retraso ha sido ocasionado por culpa del que tiene derecho sobre la mercancía o por una instrucción de éste no derivada de una acción culposa del transportista, por vicio propio de la mercancía o por circunstancias que el transportista no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir.
3. El transportista no puede aducir, para exonerarse de responsabilidad, ni defectos en los vehículos de que se sirve para realizar el transporte ni culpa de las personas a las que haya alquilado el vehículo o empleados de éstas.
4. Teniendo en cuenta el artículo 18, párrafos 2 al 5, el transportista está exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o la avería resulte de los riesgos particulares inherentes a uno de los hechos siguientes o a varios, entre ellos:
 - a) Empleo de vehículos abiertos y no provistos de toldo, cuando tal empleo ha sido expresamente pactado en la carta.
 - b) Ausencia o deficiencia en el embalaje de las mercancías expuestas por su naturaleza a deterioros o averías, cuando estuvieran mal embaladas o sin embalar.
 - c) Manipulación, carga o descarga de la mercancía y operaciones complementarias realizadas por el remitente o el destinatario o personas que obren por cuenta de uno y otro.
 - d) Naturaleza de ciertas mercancías expuestas por causas inherentes a esta misma naturaleza, a pérdida total o parcial o averías debidas a rupturas, moho, deterioro interno o espontáneo, desecación, derrames, pérdida normal o acción de las plagas o roedores.
 - e) Insuficiencia o imperfección de las marcas o números de los paquetes.
 - f) Transporte de animales vivos.



5. Si en virtud del presente artículo el transportista no responde de ciertos hechos que hayan causado el daño, su responsabilidad no está comprometida más que en la proporción en que los factores de que él responda en virtud del presente artículo han contribuido al daño.

Art. 18

1. La prueba de que la pérdida, la avería o la mora ha tenido por causa uno de los hechos previstos en el artículo 17, párrafo 2, incumbe al transportista.
2. Cuando el transportista prueba que, habida la relación con las circunstancias de hecho, la pérdida o la avería han podido resultar de uno o varios riesgos particulares previstos en el artículo 17 párrafo 4, se presumirá que aquéllas fueron consecuencia de éstas. El que tiene derecho sobre la mercancía puede probar que el daño no ha tenido por causa total o parcial algunos de dichos riesgos.
3. La presunción del párrafo anterior no es aplicable al caso previsto en el artículo 17, párrafo 4 a) en el supuesto de que haya una falta anormal o pérdida de paquetes.
4. Si el transporte es efectuado por medio de un vehículo preparado para sustraer la mercancía a la influencia del calor, frío, variaciones de temperatura o de la humedad del aire el transportista no puede invocar el beneficio del artículo 17, párrafo 4.d), a no ser que pueda probar que teniendo en cuenta las circunstancias, ha tomado las medidas que le incumbían en relación con la elección, mantenimiento y empleo de las instalaciones del vehículo y que se ha sometido a las instrucciones especiales que se le hayan podido dar.
5. El transportista tampoco puede invocar el beneficio del artículo 17, párrafo 4.f), mas que en el caso de que pruebe que, habida cuenta de las circunstancias, ha tomado todas las medidas que le incumben normalmente y que él ha seguido las instrucciones especiales que le hayan podido ser dadas.

Art. 19

Hay demora de entrega cuando la mercancía no ha sido entregada en el plazo convenido o si no hay plazo convenido, cuando la duración efectiva del transporte sobrepase el tiempo que razonablemente se permitiera a un transportista diligente en el caso de carga parcial, si el tiempo de duración se reputara como el necesitado para una carga completa en condiciones normales.

Art. 20

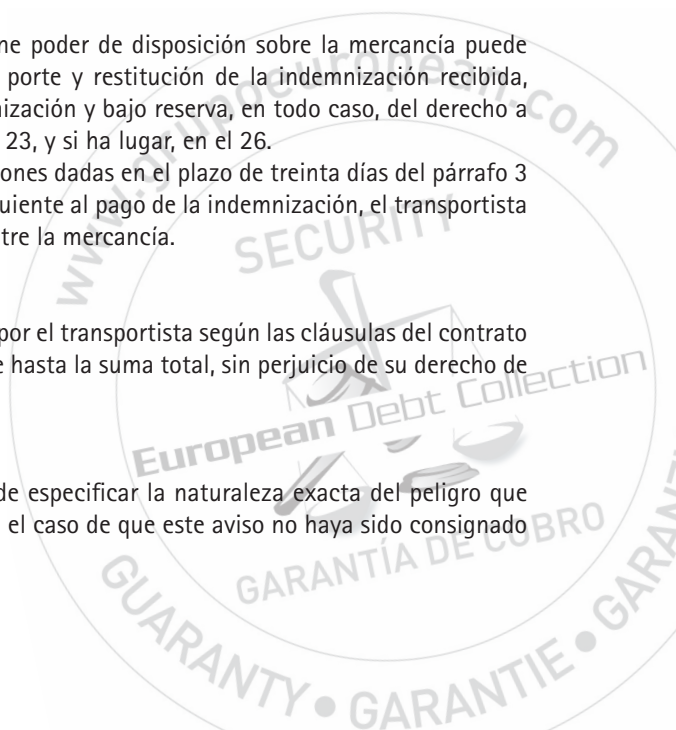
1. El que tiene el poder de disposición sobre la mercancía puede, sin necesidad de prueba considerar la mercancía perdida cuando hayan transcurrido treinta días sin efectuar se la entrega después del plazo convenido para la misma o, si no se ha convenido plazo, a los sesenta días después de que el transportista se hizo cargo de la mercancía.
2. El que tiene derecho sobre la mercancía puede, al tiempo de recibir la indemnización por la pérdida de la mercancía pedir por escrito que se le avise en caso de que la mercancía reaparezca en el período de un año desde que recibió la indemnización. Deberá dársele por escrito recibo de dicha petición.
3. En el plazo de treinta días desde la recepción de tal aviso, el que tiene poder de disposición sobre la mercancía puede exigir su entrega previo pago de los gastos inherentes a la carta de porte y restitución de la indemnización recibida, deducción hecha, en su caso, de los gastos comprendidos en la indemnización y bajo reserva, en todo caso, del derecho a indemnización por mora en la entrega, tal como se prevé en el artículo 23, y si ha lugar, en el 26.
4. En defecto bien de la petición prevista en el párrafo 2, bien de instrucciones dadas en el plazo de treinta días del párrafo 3 o incluso en el caso de que la mercancía reaparezca después del año siguiente al pago de la indemnización, el transportista dispondrá de ella, de conformidad con la ley del lugar donde se encuentre la mercancía.

Art. 21

Si la mercancía es entregada al destinatario sin percibirse el cobro debido por el transportista según las cláusulas del contrato de transporte, el transportista quedará obligado a indemnizar al remitente hasta la suma total, sin perjuicio de su derecho de repetir contra el destinatario.

Art. 22

1. Si el remitente entrega al transportista mercancías peligrosas, habrá de especificar la naturaleza exacta del peligro que ellas representan y le indicará, en su caso, las precauciones a tomar. En el caso de que este aviso no haya sido consignado



en la carta de porte, correrá a cargo del remitente o destinatario la carga de la prueba por cualquier otro medio de que el transportista tuvo conocimiento de la naturaleza exacta del peligro que presentaba el transporte de dichas mercancías.

2. Las mercancías peligrosas cuya peligrosidad no fuera conocida por el transportista en las condiciones previstas en el párrafo 1 del presente artículo podrán, en cualquier momento y lugar, ser descargadas, destruidas o convertidas en inofensivas por el transportista y ello sin indemnización alguna; el remitente será, además, responsable de todos los gastos y daños que resulten de su entrega para transporte o con ocasión de su transporte.

Art. 23

1. Cuando en virtud de las disposiciones de este Convenio el transportista se haga cargo de una indemnización por pérdida parcial o total de la mercancía, la indemnización será calculada de acuerdo con el valor que tenía la mercancía en el tiempo y lugar en que el transportista se hizo cargo de ella.
2. El valor de la mercancía se determinará de acuerdo con su cotización en Bolsa o en su defecto, de acuerdo con el precio comente en el mercado, y en defecto de ambos, de acuerdo con el valor comente de mercancías de su misma naturaleza y cualidad.
3. En todo caso, la indemnización no sobrepasará de 25 francos por kilo de peso bruto que falte. El franco se entiende que es e1 franco / oro, de un peso de 10/31 de gramo, con una ley de 0,900.
4. Serán, además, reembolsados el precio del transporte, los derechos de la Aduana y demás gastos incurridos con ocasión del transporte de la mercancía, en su totalidad en caso de pérdida total y a prorrata en caso de pérdida parcial; no así los daños y perjuicios.
5. En caso de mora, si el que tiene derecho sobre la mercancía prueba que resultó un perjuicio por la misma, el transportista quedará obligado a indemnizarlo. La suma en ningún caso excederá del precio del transporte.
6. Indemnizaciones de sumas superiores no podrán ser reclamadas a menos que exista declaración de valor de la mercancía o declaración de interés especial en la entrega, de conformidad con los artículos 24 y 26.

Art. 24

El remitente puede declarar en la carta de porte, contra el pago de una sobreprima a convenir entre las partes, un valor de la mercancía superior al límite establecido en el párrafo 3 del artículo 23, y en este caso esta suma sustituirá aquel límite.

Art. 25

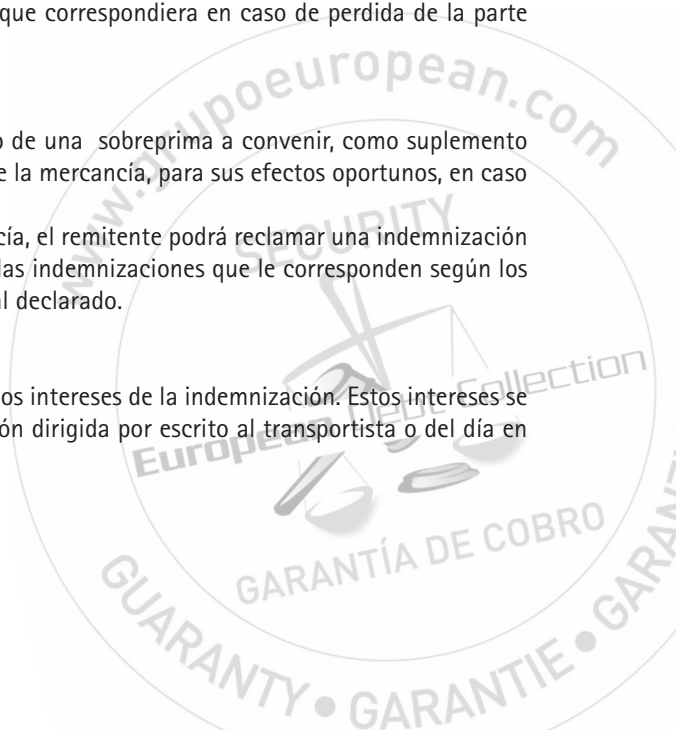
1. En caso de avería e1 transportista pagará en total la suma de la depreciación, calculada de acuerdo con el valor de la mercancía, tal como esté fijado conforme al artículo 23, párrafos 1, 2 y 4.
2. En todo caso, la indemnización no podrá sobrepasar:
 - a) Si el conjunto total de lo expedido se deprecia por causa de avería, la suma que correspondiera en caso de pérdida total.
 - b) Si se deprecia sólo una parte de lo expedido por avería, la cantidad que correspondiera en caso de perdida de la parte depreciada.

Art. 26

1. El remitente puede fijar, incluyéndolo en la carta de porte, previo pago de una sobreprima a convenir, como suplemento del precio de transporte, la suma de un interés especial en la entrega de la mercancía, para sus efectos oportunos, en caso de pérdida avería o demora en la entrega después del plazo convenido.
2. Si ha habido declaración de interés especial en la entrega de la mercancía, el remitente podrá reclamar una indemnización igual al daño suplementario, del cual aportará prueba sin perjuicio de las indemnizaciones que le corresponden según los artículos 23, 24 y 25 y en concurrencia con la suma por interés especial declarado.

Art. 27

1. El que tiene derecho de disposición sobre la mercancía podrá reclamar los intereses de la indemnización. Estos intereses se calcularán a razón del 5 por 100 anual a partir del día de la reclamación dirigida por escrito al transportista o del día en que se interpuso demanda judicial en defecto de la reclamación.



2. Cuando los elementos que sirven de base para el cálculo de la indemnización no estén expresados en la moneda del país donde se reclama el pago, la conversión se realizará de acuerdo con el valor de la moneda en el lugar y día de dicho pago.

Art. 28

1. En el supuesto que, según la ley aplicable, la pérdida, avería o retrasos causados en el transporte regulado por este Convenio puedan dar lugar a una reclamación extracontractual, el transportista puede prevalerse de las disposiciones de este Convenio que determinen o limiten las indemnizaciones debidas o incluso excluyan su responsabilidad.
2. Cuando por pérdida, avería o retraso se demande en juicio por responsabilidad extracontractual a personas de las que responde el transportista bajo el artículo 3, estas personas pueden prevalerse de las disposiciones de este Convenio que determinen o limiten las indemnizaciones debidas o incluso excluyan la responsabilidad del transportista.

Art. 29

1. El transportista no gozará del derecho de prevalerse de las disposiciones de este capítulo que excluyen o limitan su responsabilidad, o que invierten la carga de la prueba, si el daño ha sido causado por dolo o por falta que le sea imputable y que sea equiparada al dolo por la legislación del lugar.
2. Esto mismo se aplicará al dolo o culpa de los empleados del transportista o de cualesquiera otras personas a las que el transportista haya recurrido para la realización del transporte, siempre que éstos actúen en el desempeño de sus funciones. En este caso, estas personas o empleados no tendrán derecho a prevalerse, en lo que respecta a su responsabilidad personal, de las disposiciones de este capítulo mencionadas en el párrafo anterior.

Capítulo V. Reclamaciones y acciones

Art. 30

1. Si el destinatario recibe la mercancía sin verificar contradictoriamente su estado y manifestar su protesta, o si en el mismo momento de la entrega en caso de pérdidas o averías manifiestas, o dentro de los siete días desde la fecha de la entrega en caso de averías o pérdidas no manifiestas, descontando domingos y festivos, no expresa sus reservas al transportista indicando la naturaleza general de la pérdida o avería, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercancías en el estado descrito en la carta de porte. Estas reservas deberán ser hechas por escrito en el caso de tratarse de averías o pérdidas no manifiestas.
2. Cuando el estado de la mercancía ha sido verificado contradictoriamente por el destinatario y el transportista, la prueba contraria al resultado de esta verificación no podrá ser realizada más que si se trata de pérdidas o averías no claras y siempre que el destinatario haya dirigido reservas escritas al transportista en el plazo de siete días, descontados domingos y festivos, a partir de esta constatación.
3. Un retraso en la entrega no dará lugar a indemnización más que en el caso de que se haya dirigido reserva por escrito en el plazo de veintidós días a partir de la puesta de la mercancía a disposición del destinatario.
4. La fecha de entrega o, según el caso, la de la contestación a la de la puesta a disposición, no está incluida en los plazos previstos en este artículo.
5. El transportista y el destinatario se darán recíprocamente toda clase de facilidades razonables para las constataciones y verificaciones necesarias.

Art. 31

1. Para todos los litigios a que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio, el demandante podrá escoger, fuera de las jurisdicciones de los países contratantes designadas de común acuerdo por las partes del contrato, las jurisdicciones del país en el territorio del cual:
 - a) El demandado tiene su residencia habitual, su domicilio principal o sucursal de agencia por intermedio de la cual ha sido concluido el contrato de transporte; o
 - b) Está situado el lugar en que el transportista se hizo cargo de la mercancía o el lugar de destino para la entrega de la misma, no pudiendo escogerse más que estas jurisdicciones
2. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este artículo una acción esté incoada ante una jurisdicción competente en los términos de este párrafo, o cuando en dicho litigio se ha pronunciado fallo por tal jurisdicción, no

se podrá intentar ninguna nueva acción por la misma causa y entre las mismas partes, a menos que la decisión de la jurisdicción ante la que se utilizó la primera acción no sea susceptible de ser ejecutada en el país donde la nueva acción ha sido interpuesta.

3. Cuando en un litigio de los mencionados en el párrafo 1 de este artículo un juicio fallado por una jurisdicción de un país contratante ha llegado a ser ejecutorio en este país llega a ser igualmente ejecutorio en cada uno de los otros países contratantes, sobre todo después del cumplimiento de las formalidades prescritas a este efecto en el país interesado. Estas formalidades no pueden implicar revisión de la causa.
4. Las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo se aplican a los juicios con oposición de partes, a los juicios por rebeldía y a las transacciones judiciales, pero no se aplicarán a los juicios que no sean ejecutorios, a no ser por provisión, ni a las condenas por daños y perjuicios que hubieran sido pronunciados en concepto de costas contra el demandante cuya demanda sea rechazada total o parcialmente.
5. No podrá ser exigida fianza a los nacionales de los países contratantes que tengan su domicilio o establecimiento en uno de estos países, a fin de asegurar el pago de las costas judiciales por las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio.

Art. 32

1. Las acciones a las que pueda dar lugar el transporte regulado por este Convenio prescriben al año. Sin embargo, en el caso de dolo o de falta equivalente a dolo según la Ley de la jurisdicción escogida, la prescripción es de tres años.

La prescripción corre:

- a) En el caso de pérdida parcial, avería o mora a partir del día en que se entregó la mercancía;
 - b) En el caso de pérdida total, a partir de treinta días después de la expiración del plazo convenido, o, si no existe éste, a partir de sesenta días desde que el transportista se hizo cargo de la mercancía;
 - c) En todos los demás casos, a partir de la expiración de un plazo de tres meses a partir de la conclusión del contrato de transporte. El día indicado en este párrafo como punto de partida de la prescripción no está comprendido en el plazo.
2. La reclamación escrita interrumpe la prescripción hasta el día en que el transportista rechace la reclamación por escrito y devuelva los documentos que acompañan a la misma. En caso de aceptación parcial a la reclamación, la prescripción no vuelve a tomar su curso más que por la parte reclamada que continúa en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la devolución de documentos corren a cargo de quien invoque este hecho. Las reclamaciones ulteriores que tengan el mismo objeto no interrumpen la prescripción.
 3. Bajo reserva de las disposiciones del párrafo 2 de este artículo, la suspensión de la prescripción se regirá por la ley del territorio en el que se ejerce jurisdicción. Lo mismo se aplicará a la interrupción de la prescripción.
 4. La acción prescrita no puede ser interpuesta de nuevo, ni siquiera bajo forma de demanda, conforme a derecho o de excepción.

Art. 33

El contrato de transporte puede contener una cláusula atribuyendo competencia a un Tribunal arbitral, a condición de que esta cláusula prevea que dicho Tribunal arbitral aplicará el presente Convenio.

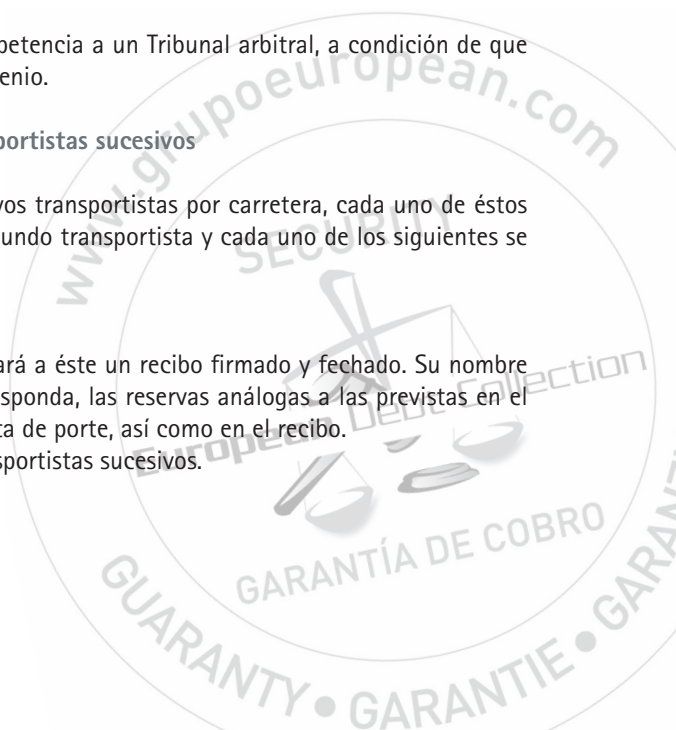
Capítulo VI. Disposiciones relativas al transporte efectuado por transportistas sucesivos

Art. 34

1. Si un transporte sometido a un solo contrato es ejecutado por sucesivos transportistas por carretera, cada uno de éstos asumirá la responsabilidad por la ejecución del transporte total. El segundo transportista y cada uno de los siguientes se obligan por la mera aceptación de la mercancía y de la carta de porte.

Art. 35

1. El transportista que acepte la mercancía de otro precedente le entregará a éste un recibo firmado y fechado. Su nombre y domicilio deberán constar en la carta de porte. En el caso que corresponda, las reservas análogas a las previstas en el artículo 8, párrafo 2 se harán constar en el segundo ejemplar de la carta de porte, así como en el recibo.
2. Las disposiciones del artículo 9 se aplicarán a las relaciones entre transportistas sucesivos.



Art. 36

1. A menos de que se trate de una demanda reconvenzional o de una excepción formulada en una instancia relativa a una demanda basada en el mismo contrato de transporte, la acción de responsabilidad por pérdida, avaría o mora no podrá ser dirigida sino contra el primer transportista o contra el último, o contra aquel que ejecutó la parte del transporte en cuyo curso se produjo el hecho que dio lugar a la pérdida, mora o avería. La acción puede dirigirse contra varios transportistas a la vez.

Art. 37

El transportista que haya pagado una indemnización en virtud de las disposiciones del presente Convenio tiene el derecho a repetir por el principal, intereses y gastos contra los transportistas que hayan participado en la ejecución del contrato de transporte, de acuerdo con las disposiciones siguientes:

- a) El transportista por el hecho imputable al cual se ha causado el daño habrá de soportar él solo la indemnización, ya la haya pagado él, ya la haya pagado otro transportista.
- b) Cuando el hecho causante del daño sea imputable a dos o vanos transportistas cada uno deberá pagar una suma proporcional a su parte de responsabilidad; si no cabe la posibilidad de valorar dicha proporción, cada uno pagará una suma proporcional al precio que cobraron por el transporte.
- c) Si no se puede determinar quiénes son los responsables, la carga de indemnizar se repartirá entre todos los transportistas en la proporción fijada en el párrafo b) de este artículo.

Art. 38

Si uno de los transportistas es insolvente, la parte que le corresponde y que no haya sido pagada se repartirá entre los demás transportistas en proporción a la remuneración de cada uno.

Art. 39

1. El transportista contra el que se utilice el derecho de repetición previsto en los artículos 37 y 38 no podrá promover discusión sobre la validez del pago efectuado por el transportista que ejerce contra él el derecho de repetición, en el caso de que la indemnización haya sido fijada por decisión judicial y siempre que él haya sido debidamente informado del proceso y que haya podido intervenir en el mismo.
2. El transportista que quiera ejercer la repetición puede formularla ante el Tribunal competente del país en el que uno de los transportistas interesados tenga su residencia habitual, su domicilio principal o la sucursal o agencia por medio de la cual se concluye el contrato. La repetición puede ser impuesta en una sola instancia contra todos los transportistas interesados.
3. Las disposiciones del artículo 31, párrafos 3 y 4, se aplicarán a las sentencias recaídas sobre las repeticiones de que se trata en los artículos 37 y 38.
4. Las disposiciones del artículo 32 serán aplicables a las acciones de repetición entre los transportistas. La prescripción comienza a contarse a partir del día en que se haya dictado una sentencia definitiva que fije la indemnización a pagar en virtud de las disposiciones del presente Convenio, o bien, si no existe tal fallo, a partir del día en que se efectuó el pago.

Art. 40

Los transportistas son libres de establecer entre ellos disposiciones que deroguen los artículos 37 y 38.

Capítulo VII. Nulidad de las cláusulas contrarias al convenio

Art. 41

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40, toda cláusula que, directa o indirectamente, derogue el presente Convenio será nula y no tendrá ningún efecto. La nulidad de tales cláusulas no lleva aparejada la nulidad de las demás cláusulas del contrato.
2. En particular serán nulas de pleno derecho todas las estipulaciones por las que el transportista se coloque como beneficiario del seguro de mercancía o análogas, así como las cláusulas que inviertan la carga de la prueba.

Capítulo VIII. Disposiciones finales

Art. 42

1. El Presente convenio queda abierto a la firma o a la adhesión de los países miembros de la Comisión Económica para Europa u de los países admitidos en la Comisión a título consultivo, de conformidad con el párrafo 8 del mandato de dicha Comisión.
2. Los países que pudieren eventualmente participar en ciertos trabajos de la Comisión Económica para Europa, de conformidad con el párrafo 11 del mandato de dicha Comisión, podrán llegar a ser partes contratantes del presente Convenio, adhiriéndose al mismo después de su entrada en vigor.
3. El Convenio quedará abierto a la firma hasta el 30 de agosto de 1956 inclusive. Después de esta fecha quedará abierto a la adhesión.
4. El presente Convenio será ratificado.
5. La ratificación o la adhesión se efectuarán mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario general de las Naciones Unidas.

Art. 43

1. El presente Convenio entrará en vigor el nonagésimo día, después de que cinco de los países citados en el párrafo 1 del artículo 42 hayan depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.
2. Para cada uno de los países que ratificare o se adhirió después que los cinco países hayan depositado su instrumento de ratificación o de adhesión, el presente Convenio entrará en vigor el nonagésimo día siguiente al depósito del instrumento de ratificación o de adhesión de dicho país.

Art. 44

1. Cada parte contratante podrá denunciar el presente Convenio, mediante notificación dirigida al Secretario general de las Naciones Unidas.
2. La denuncia tendrá efecto doce meses después de la fecha en que el Secretario general haya recibido la notificación.

Art. 45.

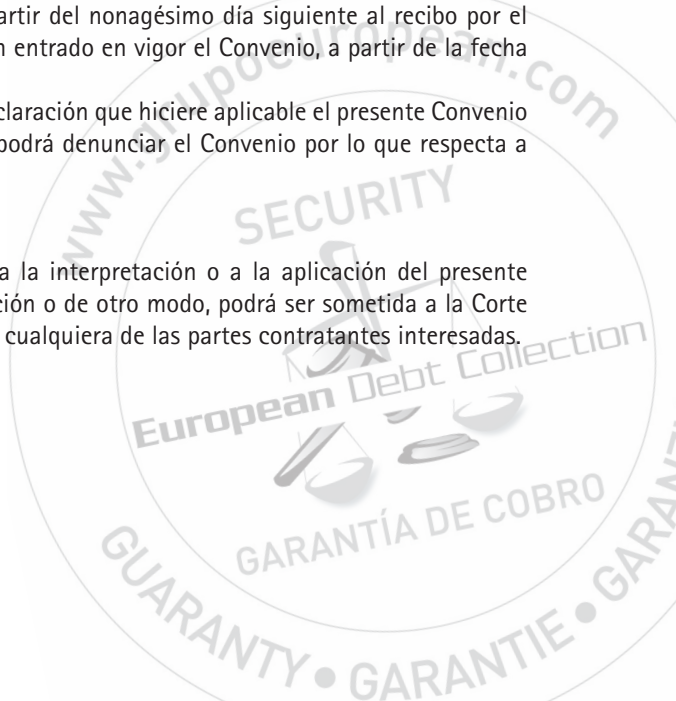
Si después de la entrada en vigor del presente Convenio, el número de partes contratantes se encontrare reducido a cinco, a causa de denuncias del mismo, el presente Convenio cesaría de estar en vigor a partir de la fecha en que surtiere efecto la última de estas denuncias.

Art. 46

1. En el momento de depositar su instrumento de ratificación o de adhesión o en cualquier momento ulterior, cualquier país podrá declarar, mediante notificación escrita al Secretario general de las Naciones Unidas que el presente Convenio será aplicable a todos o cualesquiera de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Convenio será aplicable al territorio o a los territorios citados en la notificación a partir del nonagésimo día siguiente al recibo por el Secretario general de dicha notificación o, si en ese día no hubiese aun entrado en vigor el Convenio, a partir de la fecha de su entrada en vigor.
2. Cualquier país que, en virtud del párrafo anterior, hubiere hecho una declaración que hiciere aplicable el presente Convenio a un territorio de cuyas relaciones internacionales fuere responsable, podrá denunciar el Convenio por lo que respecta a dicho territorio, de conformidad con las disposiciones del artículo 44.

Art. 47

Cualquier divergencia entre una o varias partes contratantes respecto a la interpretación o a la aplicación del presente Convenio, que las partes no hubieren podido resolver por vía de negociación o de otro modo, podrá ser sometida a la Corte Internacional de Justicia para ser zanjada por la misma a petición de una cualquiera de las partes contratantes interesadas.



Art. 48

1. En el momento de firmar o de ratificar el presente Convenio o de adherir al mismo cada parte contratante podrá declarar que no se considera ligada por el artículo 47 del mismo. Las demás partes contratantes no estarán ligadas por el artículo 47 con respecto a ninguna parte contratante que hubiere formulado tal reserva.
2. Cualquier parte contratante que hubiere formulado una reserva en virtud del párrafo 1, podrá retirar en cualquier momento tal reserva mediante notificación dirigida al Secretario general de las Naciones Unidas.
3. No será admitida ninguna otra reserva al presente Convenio.

Art. 49

1. Después de que el presente Convenio haya estado en vigor durante tres años, cualquiera de las partes contratantes podrá pedir, mediante notificación al Secretario general de las Naciones Unidas, que se convoque una conferencia con el fin de revisar el presente Convenio. El Secretario general notificará esta petición a todas las partes contratantes y convocará una conferencia de revisión si, en el plazo de cuatro meses a partir de la fecha de notificación hecha por él la cuarta parte de las partes contratantes por lo menos, le haya notificado su asentimiento a dicha petición.
2. Si se convocare una conferencia de conformidad con el párrafo anterior, el Secretario general avisará de ello a todas las partes contratantes y las invitará a que, en un plazo de tres meses, presente las propuestas que desearían que examinara la conferencia. El Secretario general comunicará a todas las partes contratantes el programa provisional de la conferencia, así como el texto de dichas propuestas, por lo menos tres meses antes de la fecha en que se reunirá la conferencia.
3. El Secretario general invitará a cualquier conferencia convocada de conformidad con el presente artículo a todos los países a que se refiere el párrafo 1 del artículo 42, así como a todos los países que hayan llegado a ser partes contratantes en virtud del párrafo 2 del artículo 42.

Art. 50

Además de las notificaciones previstas en el artículo 49, el Secretario general de las Naciones Unidas notificará a los países a que se refiere el párrafo 1 del artículo 42, así como a los países que han llegado a ser partes contratantes en virtud del párrafo 2 del artículo 42:

- a) Las ratificaciones y las adhesiones en virtud del artículo 42.
- b) Las fechas de entrada en vigor del presente Convenio, de conformidad con el artículo 43.
- c) Las denuncias efectuadas en virtud del artículo 44.
- d) La terminación del presente Convenio, de conformidad con el artículo 45.
- e) Las notificaciones recibidas de conformidad con el artículo 46.
- f) Las declaraciones y las notificaciones recibidas de conformidad con los párrafos 1 y 2 del artículo 48.

Art. 51

Después del 31 de agosto de 1956, el original del presente Convenio será depositado en poder del Secretario general de las Naciones Unidas, el cual transmitirá copias certificadas conforme a cada uno de los países citados en los párrafos 1 y 2 del artículo 42.

En fe de lo cual el infrascrito, debidamente autorizado al efecto, firma el presente Convenio.

Hecho en Ginebra, en el día de hoy, diecinueve de mayo de mil novecientos cincuenta y seis en un solo ejemplar, en los idiomas francés e inglés, cada uno de ellos igualmente fehaciente.

(relación alfabética de Países y respectivos Representantes)

Protocolo de firma

En el momento de proceder a la firma del Convenio relativo al contrato de transponte internacional de mercancías por carretera, los infrascritos, debidamente autorizados, convienen en las declaraciones y precisiones siguientes:

1. El presente Convenio no se aplicará a los transportes realizados entre el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la República de Irlanda.
2. Adición al párrafo 4 del artículo primero.



Los infrascritos se obligan a negociar convenios sobre el contrato de mudanza y sobre el contrato de transpone combinado.

En fe de lo cual el infrascrito, debidamente autorizado al efecto, ha firmado el presente Protocolo.

Hecho en Ginebra en el día de hoy, diecinueve de mayo de mil novecientos cincuenta y seis en los idiomas francés e inglés, cada uno de ellos, siendo igualmente fehaciente.

El Instrumento de Adhesión de España al presente Convenio fue depositado ante el Secretario general de las Naciones Unidas con fecha 12 de febrero de 1974.

El presente Convenio entrará en vigor el día 13 de mayo de 1974.

