



BOLETIN OFICIAL

DE LA PROVINCIA DE ZARAGOZA

Año CLIV

Miércoles, 12 de agosto de 1987

Núm. 182

SECCION PRIMERA

Jefatura del Estado

Núm. 47.942

LEY 16 de 1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

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 verse, 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 transportista 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 discrecional, y que los transportistas discrecionales accedan al 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, promoviendo 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 transporte 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, previniéndose 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.

TITULO PRELIMINAR

CAPITULO PRIMERO

Ambito 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

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. Asimismo, se aplicará a aquellos transportes y actividades cuya competencia corresponda a las Comunidades Autónomas, y a la Administración Local, con el carácter supletorio o directo que en cada caso resulte procedente, de conformidad con el ordenamiento constitucional, estatutario y legal.

Las disposiciones contenidas en el Capítulo VII del Título III y en los Capítulos II y V del Título IV se considerarán de aplicación supletoria respecto de las que, conforme a sus Estatutos, puedan dictar las Comunidades Autónomas.

CAPITULO 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.

CAPITULO 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:

- Formular las directrices y objetivos de la política de transportes terrestres en sus distintos niveles.
- Planificar o programar el sistema de transportes terrestres en los términos establecidos en la presente Ley.
- Promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación de los transportes terrestres, en desarrollo o en concordancia con la presente Ley.
- 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.
- 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.
- Ejercer las funciones de inspección y sanción en relación con los servicios y actividades de transportes terrestres.
- 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.

CAPITULO IV

Organos 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:

- 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.
- Los anteproyectos de Leyes y proyectos de Reglamentos en materia de transportes, elaborados por las distintas Administraciones Públicas.
- Las previsiones generales sobre las actuaciones del Estado en relación con acuerdos o convenios internacionales en materia de transportes.
- Las incidencias entre Administraciones en materia de transportes cuando afecten al funcionamiento general del sistema, y las actuaciones de coordinación entre las mismas.
- 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 y 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.

TITULO PRIMERO

Disposiciones comunes a los diferentes modos de transporte terrestre

CAPITULO PRIMERO

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 u otras causas graves de utilidad pública o interés social, que igualmente lo justifiquen. Dichas medidas podrán, en su caso, justificar la procedencia de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.

CAPITULO 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:

- Los servicios o actividades de gestión pública directa.
- 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.
- 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 transporte definidas y previstas, así como las prioridades referentes a su modernización, adaptación y ampliación, referidas a su período de vigencia.

CAPITULO 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

1. La Administración de transportes podrá establecer tarifas obligatorias o de referencia para los transportes públicos y actividades auxiliares y complementarias del transporte regulados en esta Ley. Las citadas tarifas podrán establecer cuantías únicas o bien límites máximos, mínimos o ambos. De no existir tarifas, la contratación deberá realizarse a los precios usuales o de mercado del lugar en que la misma se lleve a cabo.

2. El establecimiento de tarifas obligatorias previsto en el punto anterior deberá venir determinado por razones de ordenación del transporte vinculadas a la necesidad de las mismas para proteger la posición de los usuarios y/o de los transportistas, para asegurar el mantenimiento y continuidad de los servicios o actividades de transporte o para la realización de los mismos en condiciones adecuadas.

3. Cuando por razones de política económica el precio de los transportes estuviera incluido en alguna de las modalidades de intervención reguladas en la normativa general de precios, la Administración de transportes deberá someter el establecimiento o modificación de las correspondientes tarifas a los órganos competentes sobre control de precios.

4. La falta de tarifas obligatorias establecidas por la Administración de transportes para determinados servicios o actividades de transporte, motivada por la inexistencia de razones que justifiquen dichas tarifas desde la perspectiva de la ordenación del transporte, no será óbice para la aplicación de los regímenes de precios intervenidos establecidos en la legislación de control de precios, cuando la repercusión de los mismos en el sistema económico general lo justifique, realizándose en este caso directamente sobre los precios que pretendan aplicar las empresas, los controles previstos en la legislación general de precios.

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.

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 justificadas, 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.

2. La Administración podrá, asimismo, establecer la obligación 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.

Artículo 22

1. En los servicios de transporte por carretera de carga completa, las operaciones de carga de las mercancías en los correspondientes vehículos, así como las de descarga de éstos, salvo que expresamente se pacte otra cosa, serán por cuenta respectivamente del cargador o remitente y del consignatario. No obstante el porteador podrá impartir instrucciones para la colocación y estiba de las mercancías.

2. En los servicios de carga fraccionada, entendiéndose por tales aquellos en los que resulten necesarias operaciones previas de manipulación, grupaje, clasificación, etc., las operaciones de carga y descarga, salvo que expresamente se pacte otra cosa, y en todo caso la colocación y estiba de las mercancías, serán por cuenta del porteador.

Artículo 23

1. Salvo para el caso de dolo el Gobierno podrá establecer límites máximos en relación con la responsabilidad de los transportistas derivada del contrato de transporte, los cuales serán aplicables en defecto del establecimiento expreso por las partes del valor de las mercancías a efectos de la consiguiente determinación de la responsabilidad. En los transportes sometidos a tarifas obligatorias, deberá preverse la adaptación de éstas, al referido pacto expreso de las partes en cuanto a la determinación de la responsabilidad.

2. 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.

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.

CAPITULO 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 tendientes 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 tendientes 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 del 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:

- Contratando el transporte el cargador conjuntamente con las distintas empresas porteadoras.
- Mediante la actuación de una agencia de transporte o transportario que contrate conjunta o individualizadamente con las distintas empresas porteadoras y se subrogue en la posición de éstas frente al cargador efectivo.
- 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.

CAPITULO 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.

CAPITULO 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

1. Los funcionarios de la inspección del transporte que ejerzan funciones de dirección tendrán, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública a todos los efectos, y gozarán de plena independencia en el desarrollo de las mismas, en el marco de lo establecido en el artículo 35.2. El resto del personal adscrito a los Servicios de Inspección tendrá en el ejercicio de la misma la consideración de agente de la autoridad.

2. Los titulares de los servicios y actividades a los que se refiere la presente Ley, y en general las personas afectadas por sus preceptos, vendrán obligados 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 y datos estadísticos que estén obligados a llevar.

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

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 prestarán especial atención al transporte de mercancías peligrosas.

La elaboración de dichos planes se llevará a efecto de forma coordinada con los órganos competentes para la vigilancia del transporte en vías urbanas o interurbanas, a fin de lograr una adecuada coordinación en la realización de las distintas competencias de vigilancia e inspección.

CAPITULO 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.

CAPITULO 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

1. Las Juntas Arbitrales decidirán, con los efectos previstos en la legislación general de arbitraje, las controversias surgidas en

relación con el cumplimiento de los contratos de transporte terrestre y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte por carretera que, de conformidad con lo previsto en el punto siguiente, sean sometidas a su conocimiento.

2. Siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 500.000 pesetas, las partes someterán al arbitraje de las Juntas cualquier conflicto que surja en relación con el cumplimiento del contrato, salvo pacto expreso en contrario.

En las controversias cuya cuantía exceda de 500.000 pesetas, las partes contratantes podrán pactar expresamente el sometimiento al arbitraje de las Juntas de los conflictos surgidos en el cumplimiento de los referidos contratos de transporte.

3. El procedimiento conforme el cual debe sustanciarse el arbitraje, se establecerá por el Gobierno, debiendo caracterizarse por la simplificación de trámites y por la no exigencia de formalidades especiales.

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

CAPITULO 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.

TITULO II

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

CAPITULO PRIMERO

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 país extranjero con el que, en virtud de lo dispuesto en Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España, no sea exigible el citado requisito.

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 transportistas 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.

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:

- Los conocimientos mínimos exigibles.
- El modo de adquirir dichos conocimientos.
- 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 concurre ninguna de las circunstancias siguientes:

- 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.
- 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.
- 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:

- Cumplir los requisitos previstos en el punto 1 del artículo 42.
- Cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.
- 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

1. Como regla general, la oferta de transporte se regirá por el sistema de libre competencia. Esto, no obstante el sistema de acceso al mercado del transporte y de las actividades auxiliares y complementarias del mismo, podrá ser restringido o condicionado por la Administración, en las formas previstas en esta Ley, en los siguientes supuestos:

- Cuando existan desajustes entre la oferta y la demanda que impliquen unas condiciones del mercado tales que no quede asegurada la correcta prestación de las actividades o servicios.
- Cuando en una situación de mercado equilibrado el aumento de la oferta sea susceptible de producir los desajustes y disfunciones expresados en el apartado a) anterior.
- Cuando el adecuado funcionamiento del sistema de transporte exija un dimensionamiento idóneo de la capacidad de las empresas.
- Cuando existan razones de política económica general ligadas a la mejor utilización de los recursos disponibles.
- Cuando el funcionamiento del sistema de transportes en su conjunto pueda ser perjudicado.

2. Únicamente podrán permitirse actuaciones de exclusividad, en el mercado de transportes de viajeros, cuando se trate de servicios cuya naturaleza o características determinen que su establecimiento o continuidad exijan, para asegurar una adecuada satisfacción de las necesidades de la comunidad, la exclusión del régimen de competencia.

Artículo 50

1. Las medidas limitativas a que hace referencia el artículo 49 podrán ser adoptadas bien en forma general, o bien parcialmente en relación con determinados tipos de servicios o actividades, pudiendo, asimismo, circunscribirse a áreas geográficas concretas.

2. Las referidas medidas limitativas podrán establecerse bajo alguna o algunas de las siguientes modalidades:

a) Otorgamiento de los títulos con imposición de determinadas condiciones, obligaciones modales o restricciones de circulación.

b) Fijación de cupos o contingentes máximos de las distintas clases de títulos habilitantes a expedir en los períodos de tiempo que se señalen.

c) Suspensión o limitación temporal del otorgamiento de nuevos títulos.

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

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 haga 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.

Artículo 56

Las personas a las que sean otorgados los títulos habilitantes para la realización de los transportes y las actividades auxiliares y complementarias de los mismos regulados en esta Ley, deberán constituir en la forma y cuantía que reglamentariamente se determine, salvo para los tipos de transporte o actividades reglamentariamente exceptuados en razón a sus especiales características, una fianza, que estará afectada a la garantía del cumplimiento de las responsabilidades y obligaciones administrativas dimanantes de los referidos títulos habilitantes. La constitución de la referida fianza deberá en todo caso acreditarse previamente a la entrega de los nuevos títulos que sean otorgados.

CAPITULO II

Colaboración con la Administración y cooperación entre empresas

SECCIÓN PRIMERA. 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, prevista en el punto anterior, y para formar parte del Comité Nacional del 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 del 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 respec-

tiva 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 consideren 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 transporte 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 SEGUNDA. 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 trans-

porte. 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.

TITULO III

De los servicios y actividades del transporte por carretera

CAPITULO PRIMERO

Clasificación

Artículo 62

- Los transportes por carretera se clasifican, según su naturaleza, en públicos y privados.
- Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.
- 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

- Por razón de su objeto los transportes pueden ser:
 - De viajeros, cuando estén dedicados a realizar los desplazamientos de las personas y sus equipajes en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.
 - De mercancías, cuando estén dedicados a realizar desplazamientos de mercancías, en vehículos construidos y acondicionados para tal fin.
 - 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.

- 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

- 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.
- 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 u horario.

Artículo 65

- Los transportes se clasifican según el ámbito en que se realicen, en interiores e internacionales.
- 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.
- Son transportes internacionales aquellos cuyo itinerario discurre parcialmente por el territorio de Estados extranjeros.

Artículo 66

- En razón a la especificidad de su objeto y de su régimen jurídico, los transportes se clasifican en ordinarios y especiales.
- 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.

CAPITULO 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 de 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 general los que van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

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.

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 PRIMERA. 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 no podrá ser inferior a ocho años, ni superior a veinte. Cuando finalice el plazo concesional, sin que haya concluido el procedimiento tendente a determinar la subsiguiente prestación del servicio, el concesionario prolongará su gestión hasta la finalización de dicho procedimiento, sin que en ningún caso esté obligado el mismo a continuar dicha gestión durante un plazo superior a doce meses.

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 punto 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.

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, debiendo establecerse con carácter general o en los pliegos de condiciones, criterios de valoración específicos.

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.

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.

4. Cuando dichas modificaciones consistan en ampliaciones o reducciones, 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.

5. 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.

6. 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. Sin 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 contendrá 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:

- Transcurso del tiempo por el que hubieren sido otorgadas.
- Incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión en los términos previstos en el punto 5 del artículo 143.
- 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.
- Quiebra del concesionario, o suspensión de pagos que imposibilite la prestación del servicio.
- Supresión o rescate del servicio por razones de interés público.
- Renuncia del concesionario en los casos legal o reglamentariamente previstos.
- 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 prestandose, 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 SEGUNDA. 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 periodos 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, arbitrase 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.

(Continuará.)

Ministerio de Economía y Hacienda

Núm. 48.179

ORDEN de 20 de julio de 1987 sobre elevación de las indemnizaciones que correspondan a las personas que sufran accidentes al colaborar en los trabajos de extinción de incendios forestales.

Ilustrísimo señor:

Las Ordenes de este Ministerio de fechas 21 de julio de 1977, 7 de julio de 1978 y 2 de julio de 1979, establecieron las normas con arreglo a las que

el Fondo de Compensación de Incendios Forestales garantizara el pago de las indemnizaciones correspondientes a los accidentes corporales sufridos por aquellas personas que con motivo de su participación en los trabajos de extinción de incendios forestales resultaran lesionadas.

Las citadas normas se dictaron con carácter provisional hasta tanto se pusiese íntegramente en vigor el sistema asegurador previsto en la Ley 81 de 1968, de 5 de diciembre, y en el Reglamento para su aplicación, aprobado por Decreto 3.769 de 1972, de 23 de diciembre, con la finalidad de corregir la anómala situación de carencia de protección en que se encontraban las personas que al cooperar en la lucha contra incendios forestales, de modo voluntario o movilizadas por las autoridades competentes, resultasen accidentadas.

La Orden de 27 de junio de 1980 prorrogaba con carácter indefinido la cobertura de dichos accidentes corporales contemplada en las Ordenes al principio mencionadas.

Por Orden de 16 de junio de 1981 se elevaron las cuantías de las indemnizaciones que pudieran corresponder a las personas que resultasen lesionadas al participar en los trabajos de extinción de un incendio forestal.

En virtud de todo lo expuesto, visto el informe favorable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y de conformidad con la propuesta formulada por la Dirección General de Seguros, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.º La cobertura de los accidentes corporales sufridos por las personas que intervengan en los trabajos de extinción de los incendios forestales será garantizada, con carácter indefinido, por el Fondo de Compensación de Incendios Forestales, con arreglo a las normas contenidas en las Ordenes de este Ministerio de 21 de junio de 1977 ("BOE" de 2 de julio), de 2 de julio de 1979 ("BOE" de 5 de julio), de 27 de junio de 1980 ("BOE" de 14 de julio) y de 16 de junio de 1981 ("BOE" de 27 de junio), con las modificaciones que se señalan en los siguientes artículos.

Art. 2.º El precio del referido riesgo para el periodo de 1 de julio de 1987 a 30 de junio de 1988 será satisfecho por el ICONA y su cuantía es la fijada en el nuevo estudio confeccionado por la Dirección Técnica y de Reaseguro del Consorcio de Compensación de Seguros (Dirección General de Seguros), que ha sido informado favorablemente por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, conforme exige el artículo 103 del Reglamento de Incendios Forestales, y que queda aprobado con el carácter provisional que señala dicho artículo.

Art. 3.º Se modifica la tabla de indemnizaciones por daños corporales, que será la que se establece como anexo a la presente Orden.

Art. 4.º Se faculta al director general de Seguros, presidente del Consorcio de Compensación de Seguros, para dictar las normas complementarias que requiera la ejecución y desarrollo de la presente Orden.

Madrid, 20 de julio de 1987. — Solchaga Catalán.

Ilmo. señor director general de Seguros.

ANEXO

Tabla de indemnizaciones

	Pesetas
A) Muerte	3.000.000
B) Incapacidad permanente:	
1.ª categoría	3.900.000
2.ª categoría	3.000.000
3.ª categoría	1.500.000
4.ª categoría	1.125.000
5.ª categoría	750.000
6.ª categoría	450.000
C) Incapacidad temporal:	
Primer grupo	273.000
Segundo grupo	136.500
Tercer grupo	45.000
Cuarto grupo	31.000
Quinto grupo	13.500

(Del "BOE" núm. 184, de fecha 3 de agosto de 1987)

SECCION TERCERA

Diputación General de Aragón

COMISION PROVINCIAL DE URBANISMO

Núm. 48.185

Se ha advertido error en la publicación de los acuerdos celebrados por la Comisión Provincial de Urbanismo de Zaragoza en sesión de 10 de abril de 1987, publicados en el Boletín Oficial de la Provincia número 153, de fecha 9 de julio de 1987, en lo referente al número 8.º, y que literalmente debe decir:

"Número 8.º Aprobar definitivamente las normas subsidiarias de planeamiento de El Burgo de Ebro, sujeto al cumplimiento de las observaciones que se señalan en el acuerdo de aprobación."

Recurso procedente. — Contra el transcrito acuerdo, que no causa estado en vía gubernativa, se puede interponer recurso de alzada ante el Consejo de Gobierno de la Diputación General de Aragón durante el plazo de los quince días hábiles que prescribe el artículo 122 de la Ley de Procedimiento Administrativo, de acuerdo con la transferencia de competencias de la Administración del Estado efectuada por Real Decreto 298 de 1979, de 26 de enero ("BOE" número 46, de 22 de febrero).

Zaragoza, 31 de julio de 1987. — El secretario de la Comisión, Javier San Gil Casadevall. — Visto bueno: El vicepresidente de la Comisión, Luis Peña Royo.

SECCION CUARTA

Centro de Gestión y Cooperación Tributaria

GERENCIA TERRITORIAL

Aprobación de ponencia

Núm. 48.181

Se pone en conocimiento de los propietarios de fincas sujetas a contribución territorial urbana, sitas en los términos municipales de Daroca y Calatayud, que el Consejo Territorial de Zaragoza provincia, con fecha 29 de julio de 1987, ha dictado acuerdo aprobatorio de las correspondientes ponencias de valores tipo de las construcciones y básicos del suelo y de sus índices correctores.

Dichas ponencias se encuentran expuestas, para su examen y conocimiento por los interesados, en las dependencias de la Gerencia Territorial del Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria de Zaragoza provincia, Servicio de Catastro y Valoración de Urbana (calle Albareda, 16, primera planta), durante un periodo de quince días hábiles, contados a partir del siguiente al de la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia.

Contra dicho acuerdo del Consejo Territorial podrá interponerse por las personas físicas o jurídicas afectadas recurso de reposición, según previene el Real Decreto 2.244 de 1979, de 7 de septiembre, o reclamación económico-administrativa en los términos establecidos en el vigente Reglamento de Procedimiento Económico-Administrativo de 20 de agosto de 1981, contándose el plazo de quince días para la interposición de ambas reclamaciones, no simultaneables, desde el día siguiente a aquel en que expire el plazo de exposición al público.

No obstante, en observancia de las normas legales vigentes, la aplicación a cada finca urbana de los valores aprobados se notificará posteriormente en forma individual a cada contribuyente, en cuya notificación constarán los recursos que pueden interponer contra los datos tributarios en ella consignados.

Zaragoza, 31 de julio de 1987. — El delegado de Hacienda, presidente del Consejo Territorial, José-María Aranda Tomás.

SECCION QUINTA

Excmo. Ayuntamiento de Zaragoza

Núm. 38.618

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 16 de octubre de 1986, acordó lo siguiente:

Que por ser necesaria su ocupación, por estar afectadas por el Plan general de ordenación urbana y proyecto de urbanización del barrio de San Pablo, se lleve a cabo la expropiación de las fincas números 20, 22, 24, 26, 28, 30, 60, 62 y 64 de la calle San Blas, de esta ciudad.

Requerir a la propiedad de las indicadas fincas para que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 24 de la vigente Ley de Expropiación Forzosa, hagan saber a esta Corporación, dentro de los siete días siguientes al en que reciban la notificación de este acuerdo y en escrito dirigido al Ilmo. señor alcalde, las condiciones en que se avendrían a convenir libremente y por mutuo acuerdo con el Excmo. Ayuntamiento la enajenación de los inmuebles.

En el mismo plazo señalado en el apartado anterior y mediante el mismo procedimiento deberán hacer saber a la Corporación municipal si los inmuebles objeto de expropiación se hallan o no ocupados actualmente por arrendatarios u otros titulares de derechos personales de ocupación, indicando en caso afirmativo los nombres de cada uno de ellos, el local o vivienda que ocupen, tiempo de duración de la ocupación y, en su caso, renta que satisfagan por razón de la misma.

Para que, en su caso y una vez que los propietarios aporten al expediente la relación de ocupantes de las fincas, se proceda al desahucio administrativo, y conforme a las normas del título segundo del Reglamento de Bienes de las Entidades Locales, de todos y cada uno de los arrendatarios y demás ocupantes a título personal que actualmente ocupen los inmuebles expropiados, requiriéndoles para que dentro de los diez días siguientes al en que reciban la notificación del presente acuerdo se sirvan formular a este Excmo. Ayuntamiento las proposiciones que estimen convenientes sobre la

cuantía de la indemnización a que crean tener derecho por razón del desahucio acordado y sobre el plazo necesario para desalojar el piso o local que ocupen, que, en ningún caso, podrá exceder de cinco meses, a contar del día siguiente al del recibo del requerimiento. A dicho escrito deberán acompañar justificación documental de la fecha de iniciación del arrendamiento, si es éste el caso, y de la renta que satisfagan por razón del mismo.

Instruir en hojas separadas los correspondientes expedientes incidentales para fijar la indemnización que pueda corresponder a los ocupantes de las fincas objeto de expropiación.

Fijar como fecha de iniciación de este expediente, a todos los efectos, la de notificación del presente acuerdo.

Se autoriza al Ilmo. señor alcalde, o miembro de la Corporación que legalmente le sustituya, para la fijación de plazos y firma de cuantos documentos sean necesarios para la efectividad del presente acuerdo.

Lo que se hace público para conocimiento de la propiedad de los locales sitos en la finca número 26 de la calle San Blas, de esta ciudad, cuyo domicilio se ignora, advirtiéndole que contra el anterior acuerdo podrá interponer recurso de reposición ante el Excmo. Ayuntamiento en el término de un mes, a contar desde el día siguiente a aquel en que reciba la notificación del presente acuerdo, entendiéndose desestimado si transcurre otro mes sin que se notifique su resolución; además, puede interponer recurso contencioso-administrativo ante la Sala de dicha jurisdicción de la Excmo. Audiencia Territorial dentro del término de dos meses siguientes a la notificación de la resolución del recurso de reposición, cualquiera que sea su fecha, y si ésta no fuera adoptada en el indicado plazo de un mes, el recurso contencioso podrá interponer dentro del año siguiente a la fecha en que hubiera presentado el recurso de reposición. Todo ello de conformidad con lo dispuesto en los artículos 52 y concordantes de la Ley reguladora de las Bases del Régimen Local de 2 de abril de 1985 y demás legislación vigente sobre régimen local, y artículos 51 y siguientes de la Ley 27 de diciembre de 1956, con la advertencia de que, no obstante, podrá utilizar cualesquiera otros recursos si lo cree conveniente.

Zaragoza, 8 de junio de 1987. — El secretario general, Xavier de Pedro y San Gil.

Núm. 41.946

De conformidad con lo establecido en el artículo 314 del Reglamento de Organización, y por resultar desconocidos en el domicilio consignado, se notifica a los contribuyentes que se relacionan que las cuotas por los conceptos que se especifican podrán ser abonadas en los siguientes plazos, a partir de su publicación en el *Boletín Oficial de la Provincia*:

Publicados en la primera quincena, hasta el día 5 del mes siguiente. Publicados en la segunda quincena, hasta el día 20 del mes siguiente. Transcurridos dichos plazos incurrirán en el recargo de apremio del 20 %. Lugar de pago: Casas Consistoriales, en horas de 8.30 a 13.30.

Contribuyente, número de recibo, importe y domicilio cobrador o situación de la finca

Concepto: Contribuciones especiales

Cargo: 366-87.

Comunidad de propietarios. 25872. 18.380. Estudios, 10.
Comunidad de propietarios. 25874. 36.222. Estudios, 16-18.

Concepto: Incendios, mes de febrero

Cargo: 371-87.

María-Pilar Ruiz Mallén. 23847. 2.214. Santiago Dulong, 1.

Concepto: Multas Alcaldía

Cargo: 375-87.

Araceli Lejarraga Muñoz. 29953. 5.000. Somera, 2, Bilbao (Vizcaya).

Concepto: Anuncios "BOP" (reintegros varios)

Cargo: 432-87.

Ficopsa. 33507. 1.410. Don Jaime I, 42.

Agrupación Aragonesa de Construcciones, S. A. 33521. 1.325. Plaza de Salamero, 14.

A. V. Ruta de Montaña. 33570. 1.495. Coso, 86.

Concepto: Inspección de motores

Cargo: 441-87.

Olga-María A. García Sánchez. 32033. 2.000. Avenida de Tenor Fleta, número 36, escalera segunda, noveno.

Zaragoza, 26 de junio de 1987. — El depositario, Manuel Quintana Ruiz. — Visto bueno: El alcalde.

Aprovechamiento de bienes comunales del año forestal 1986-87

Núm. 46.107

De conformidad con lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, se hace pública la apertura del periodo voluntario de cobranza para los recibos por el concepto de aprovechamiento de bienes comunales del año forestal 1986-87.

Plazos:

Periodo voluntario: Hasta el 15 de septiembre de 1987.

Periodo ejecutivo: Pasada esta última fecha se incurrirá en el recargo de apremio del 20 % y un interés de demora del 12 % anual.

Lugar y horario de cobro:

En las Casas Consistoriales, de 8.30 a 13.30 horas.

En cualquier entidad bancaria o Caja de Ahorros, si está en periodo voluntario.

Notas de interés:

1.^a Para poder realizar el abono de estas cuotas en las circunstancias antedichas, cada contribuyente recibirá la documentación necesaria, de la cual la carta de pago le será diligenciada de recibí en el momento del abono de la cuota por la entidad a través de la cual efectúe el pago.

2.^a Los contribuyentes que hasta el día 31 de agosto no hayan recibido la documentación antedicha deben pasarse por esta Casa Consistorial para abonar su cuota antes del 15 de septiembre de 1987, fin del periodo voluntario.

Zaragoza, 10 de julio de 1987. — El depositario, Manuel Quintana. — Visto bueno: El alcalde.

Núm. 42.656

La Federación Aragonesa de Deportes de Invierno ha solicitado de esta Excmo. Corporación la devolución de la fianza que constituyó para responder al exacto cumplimiento de la campaña municipal de esquí 1986.

Lo que se pone en conocimiento del público mediante el presente anuncio oficial para que puedan formularse las reclamaciones que se estimen pertinentes, a cuyo efecto dicho expediente, con todos sus documentos, se halla de manifiesto en la Sección de Acción y Promoción Social de la Secretaría General por un plazo de quince días hábiles, a contar desde la fecha de publicación de este anuncio en el *Boletín Oficial de la Provincia*, en cumplimiento de lo determinado en el Reglamento de Contratación Municipal de 9 de enero de 1953.

Zaragoza, 1 de julio de 1987. — El alcalde. — Por acuerdo de S. E.: El secretario general, Xavier de Pedro y San Gil.

Núm. 36.968

La Diputación General de Aragón (Departamento de Obras Hidráulicas) aprobó técnicamente el proyecto de prolongación del colector de la margen izquierda en Zaragoza, por un presupuesto de ejecución de 236.806.301 pesetas. Y de conformidad con lo establecido en dicha aprobación se someten el expediente y proyecto a exposición pública durante el plazo de treinta días hábiles, contados desde el siguiente a la publicación del presente edicto en el *Boletín Oficial de la Provincia*, encontrándose el mismo a disposición del público en la Sección de Propiedades de la Secretaría General, durante las horas de oficina.

Lo que se hace público a los efectos oportunos.

Zaragoza, 1 de junio de 1987. — El alcalde. — Por acuerdo de S. E.: El secretario general, Xavier de Pedro y San Gil.

SECCION SEXTA

A INZON

Núm. 48.478

Don José-Luis Pardo Giménez, vecino de Ainzón, ha solicitado licencia para establecer la actividad de granja porcina, con emplazamiento en finca rústica de su propiedad, sita en el paraje "La Corrida", carretera de Tabuena, kilómetro 1,200, de este término municipal.

Lo que se hace público, en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 30 del Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas de 30 de noviembre de 1961, a fin de que quienes se consideren afectados de algún modo por la actividad de referencia puedan formular por escrito, que presentarán en la Secretaría del Ayuntamiento, las observaciones pertinentes durante el plazo de diez días hábiles.

Ainzón, 4 de agosto de 1987. — El alcalde en funciones, José-Luis Sánchez.

ALFAJARIN

Núm. 48.476

En virtud de las facultades que me están conferidas por la legislación de régimen local, he resuelto designar tenientes de alcalde de este Ayuntamiento a los concejales don Alberto Luño Continente y don Ernesto Herrero Cuello.

Alfajarín, 24 de julio de 1987. — El alcalde, Angel Córdova Andrés.

CALATAYUD

Núm. 48.472

La Alcaldía-Presidencia del Excmo. Ayuntamiento de Calatayud, con fecha 22 de julio, ha dictado la siguiente resolución:

De conformidad con las atribuciones que me confieren los artículos 52 y 46 del Real Decreto 2.568 de 1986, de 28 de noviembre, por el que se

aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, he resuelto designar como componentes de la Comisión de Gobierno a los concejales electos de este Excmo. Ayuntamiento que a continuación se relacionan:

Presidente, don Jorge Sánchez García.
Miembros, don Angel Júlvez Pardos, doña Ana Lagunas Gimeno, doña Inés Pociña Pérez, don José Galindo Antón y don Angel Esteban Enguita.
Calatayud, 31 de julio de 1987. — El alcalde, Jorge Sánchez García.

CALATAYUD

Núm. 48.496

La Alcaldía-Presidencia del Excmo. Ayuntamiento de Calatayud, con fecha 22 de julio, ha dictado la siguiente resolución:

De conformidad con las atribuciones que me confiere el artículo 46 del Real Decreto 2.568 de 1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, he resuelto nombrar tenientes de alcalde, de entre los componentes de la Comisión de Gobierno de este Excmo. Ayuntamiento, a los concejales don Angel Júlvez Pardos y doña Ana Lagunas Gimeno.
Calatayud, 31 de julio de 1987. — El alcalde, Jorge Sánchez García.

CONTAMINA

Núm. 48.470

En virtud de las facultades que me están conferidas por la legislación de régimen local, he resuelto designar teniente de alcalde de este Ayuntamiento a la concejala doña María-Dolores Polo Enguita.
Contamina, 1 de agosto de 1987. — El alcalde.

DAROCA

Núm. 48.203

Se pone en conocimiento de los posibles interesados que el próximo día 21 de septiembre de 1987 tendrán lugar en el Ayuntamiento las subastas para el aprovechamiento de pastos que a continuación se indican:

— Monte consorciado número 3.081, "Valda y Carrilanga", con 130 hectáreas, para 1.560 cabezas de ganado lanar. Epoca de disfrute, del 1 de octubre de 1987 al 30 de septiembre de 1988. Precio de tasación, 20.000 pesetas. Hora de celebración, 13.00.

— Monte de utilidad pública número 107, "Dehesa de los Enebrales", con 512 hectáreas, para 800 cabezas de ganado lanar. Epoca de disfrute, del 1 de octubre de 1987 al 30 de septiembre de 1988. Precio de tasación, 16.000 pesetas. Hora de celebración, 13.30.

Daroca, 31 de julio de 1987. — El alcalde.

EJEA DE LOS CABALLEROS

Núm. 48.479

Don Francisco Gómez-Rodulfo Moriones, en nombre de la Sociedad Agraria de Transformación "Moriones" número 4.220, ha solicitado la apertura y puesta en funcionamiento de un aprisco para ganado lanar, a emplazar en la corraliza de "Cubañas", parcela número 5.031, de este término municipal.

Lo que se hace público, en cumplimiento de lo preceptuado en el artículo 30 del Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas de 30 de noviembre de 1961, a fin de que quienes se consideren afectados de algún modo por la actividad de referencia puedan formular por escrito, que presentarán en la Secretaría General del Ayuntamiento, las observaciones pertinentes durante el plazo de diez días hábiles.

Lo que se anuncia al público para su conocimiento y efectos oportunos.
Ejea de los Caballeros, 3 de agosto de 1987. — El alcalde.

ERLA

Núm. 48.477

Este Ayuntamiento tiene aprobado provisionalmente expediente de modificación de créditos mediante suplemento del superávit de 1986, de acuerdo con el siguiente resumen por capítulos:

Aumentos

2. Compra de bienes corrientes y de servicios, 2.049.836.
6. Inversiones reales, 500.000.
8. IVA, 60.000.

Total aumentos, 2.609.836 pesetas.

Deducciones

Del superávit de 1986, 2.609.836.

Total deducciones, 2.609.836 pesetas.

Conforme a las disposiciones vigentes se expone al público durante el plazo de quince días, pasados los cuales, y si no ha habido reclamaciones, se entenderá aprobado definitivamente, pudiendo los interesados interponer recurso ante el Tribunal Económico-Administrativo Provincial en el plazo de quince días posteriores al anterior.

Erla, 3 de agosto de 1987. — El alcalde.

ESCATRON

Núm. 48.198

Aprobado por este Ayuntamiento, en sesión de 31 de julio de 1987, el proyecto técnico de la obra de mejora de abastecimiento de aguas y saneamiento (tercera y cuarta fases), redactado por el ingeniero don Gonzalo López Pardos, y que tienen un presupuesto de contrata de 8.430.428 y de 3.821.973 pesetas, respectivamente, queda expuesto al público durante el plazo de quince días en la Secretaría de este Ayuntamiento, a efectos de examen y reclamaciones.

Escatrón, 1 de agosto de 1987. — El alcalde, José-María Yubero.

ILLUECA

Núm. 48.474

En virtud de las facultades que me están conferidas por la legislación de régimen local, he resuelto designar tenientes de alcalde de este Ayuntamiento a los concejales don Antonio Melús Gaspar, don Custodio Gascón Roy, don Manuel Gimeno Pérez y don Florencio Ruiz Carrera.

Illueca, 15 de julio de 1987. — El alcalde.

JARQUE DE MONCAYO

Núm. 48.468

En virtud de las facultades que me están conferidas por la legislación de régimen local, he resuelto designar teniente de alcalde de este Ayuntamiento al concejal don Jose-Enrique Gran Deito.

Asimismo he conferido a doña Pilar Rondo Tejedor la delegación de suplir ausencias del alcalde y del teniente de alcalde.

Jarque de Moncayo, 6 de julio de 1987. — El alcalde.

LA PUEBLA DE ALFINDEN

Núm. 48.471

El Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 30 de julio de 1987, aprobó inicialmente el estudio de detalle de iniciativa particular, promovido por don Francisco Moliné Valián, que tiene por objeto la ordenación de volúmenes en un terreno de 2.991 metros cuadrados, ubicado en la calle Cuevas, de esta localidad.

Durante el plazo de un mes, contado a partir del siguiente al de la inserción del anuncio en el *Boletín Oficial de la Provincia*, podrá ser examinado por cualquier persona y formularse las alegaciones que procedan.

La Puebla de Alfindén, 4 de agosto de 1987. — El alcalde, Carlos Moliné Fernando.

LAS CUERLAS

Núm. 48.202

En virtud de las facultades que me están conferidas por la legislación de régimen local, he resuelto los siguientes nombramientos de esta Asamblea vecinal:

- Primer teniente de alcalde, don Dionisio Vicente Obón.
- Segundo teniente de alcalde, don José-Antonio Pardos Blasco.
- Tercer teniente de alcalde y depositario, don Eugenio Cortés Pardos.

Las Cuerlas, 30 de julio de 1987. — El alcalde, Andrés Ballestín.

MONTON

Núm. 47.980

Subastas

El día en que se cumplan veintiuno hábiles y siguientes al de inserción del presente anuncio en el *Boletín Oficial de la Provincia*, que no sea martes, jueves o sábado, tendrán lugar en esta Casa Consistorial las subastas de los aprovechamientos de pastos de los montes catalogados que a continuación se expresan, con arreglo a los pliegos de condiciones aprobados al efecto, los cuales quedan de manifiesto en Secretaría por término de ocho días hábiles:

A las 13.00 horas, monte "Campo Cantera", número 119-B, para 600 cabezas de ganado lanar y 15 de cabrío. Tasación, 60.000 pesetas. Epoca de disfrute, 1 de octubre de 1987 a 30 de septiembre de 1988.

A las 13.30 horas, monte "Dehesa de la Cañada", número 119-C, para 250 cabezas de ganado lanar. Tasación, 20.000 pesetas. Epoca de disfrute, 1 de octubre de 1987 a 30 de septiembre de 1988.

Montón, 29 de julio de 1987. — El alcalde, Ignacio Muñoz.

MORATA DE JILOCA

Núm. 48.204

Autorizado el Plan de aprovechamientos para 1987-88 por el Departamento de Agricultura, Ganadería y Montes de la Diputación General de Aragón, se pone en conocimiento de posibles interesados que el día 11 de septiembre próximo y a las 12.00 horas se celebrarán las subastas de pastos, en esta Casa Consistorial y bajo mi presidencia o delegada, que a continuación se relacionan:

— Monte número 69-C, "Campo y Monte Blanco", de 690 hectáreas, para 500 cabezas de ganado lanar. Tipo de tasación, 60.000 pesetas. Epoca de disfrute, desde el 1 de octubre de 1987 al 30 de septiembre de 1988.

—Monte número 69-D, "Portillo y Valdearón", de 371 hectáreas, para 4.452 reses. Tipo de tasación, 2.500 pesetas. Epoca de disfrute, desde el 1 de octubre de 1987 al 30 de septiembre de 1988.

Morata de Jiloca, 3 de agosto de 1987. — El alcalde.

PASTRIZ

Núm. 48.208

Conforme al Plan forestal de 1987-88, se convoca subasta pública para el aprovechamiento (desde el 1 de octubre de 1987 al 30 de septiembre de 1988) de los pastos de los montes siguientes:

1. "Mejana del Lugar" (lote primero), de 75 hectáreas, para 2.000 cabezas de ganado lanar. Tasación, en alza, 36.000 pesetas.

2. "Mejana del Lugar" (lote segundo), de 27 hectáreas, para 700 cabezas de ganado lanar. Tasación, en alza, 19.200 pesetas.

Todos los gastos de las subastas serán por cuenta del adjudicatario.

Las proposiciones para tomar parte en las subastas se presentarán en la Secretaría del Ayuntamiento, hasta las 13.00 horas del día 18 de septiembre.

De resultar desierta alguna de las subastas se celebrará una segunda subasta en el mismo lugar y bajo las mismas condiciones que la primera el día en que se cumplan los diez días hábiles, a contar del siguiente al de la celebración de la primera subasta.

Las proposiciones para la segunda subasta se presentarán en la Secretaría municipal, hasta las 13.00 horas del último día hábil.

Las plicas se abrirán a las 18.00 horas del último día de cada subasta.

Las restantes condiciones constan en el correspondiente pliego de condiciones económico-administrativas.

Pastriz, 1 de agosto de 1987. — El alcalde, Santiago Maestro.

TORRES DE BERRELEN

Núm. 48.200

En virtud de las facultades que me están conferidas por la legislación de régimen local, he resuelto designar teniente de alcalde de este Ayuntamiento al concejal don José-Javier Blanco Gracia.

Asimismo he conferido las siguientes delegaciones:

Doña María-Carmen Anhelergues Martínez, delegación de educación.

Don José-Luis Fraguas Ayuso, delegación de vialidad y aguas.

Don Angel Artajona Portero, delegación de barca, alumbrado público, cementerio, matadero y báscula.

Don José-María Robres Caparrós, delegación de sanidad y servicio social de base.

Don José-Ramón Franco Pérez, delegación de cultura y festejos.

Don José-Javier Blanco Gracia, delegación de deportes, esparcimiento social, piscinas, bar y club de tercera edad.

Don Jesús Mediel Pérez, delegación de agricultura, ganadería y parques y jardines.

Doña María-Jesús Calvo del Arco, delegación de obras y urbanismo.

Torres de Berrellén, 13 de julio de 1987. — El alcalde.

VILLAFRANCA DE EBRO

Núm. 47.701

ORDENANZA FISCAL NUM. 5

Servicios de alcantarillado y abastecimiento de agua

Fundamento legal y objeto:

Artículo 1.º Ejercitando la facultad reconocida en el artículo 106 de la Ley 7 de 1985, de 2 de abril, y al amparo de los artículos 199 b) y 212.19 del Real Decreto legislativo 781 de 1986, de 18 de abril, se establece en este término municipal una tasa sobre prestación de los servicios de alcantarillado y abastecimiento de agua.

Obligación de contribuir:

Art. 2.º 1. Hecho imponible. — Constituye el hecho imponible de esta tasa el establecimiento del aprovechamiento del servicio municipal de alcantarillado y abastecimiento de agua.

2. Obligación de contribuir. — La obligación de contribuir nacerá desde que tenga lugar la prestación de los servicios.

3. Sujeto pasivo. — Están obligados al pago los propietarios o usufructuarios de fincas urbanas que radiquen en las vías públicas en las cuales tenga establecido el Ayuntamiento el alcantarillado público, sus servicios inherentes y el abastecimiento de agua y deseen establecer en dichas fincas estos servicios municipales. Asimismo estarán sujetos al pago los dueños o usufructuarios de inmuebles que se sirvan, para establecer en sus fincas estos servicios, del alcantarillado y abastecimiento de agua costeado en su totalidad por particulares, según consta en este Ayuntamiento, y en cuyo caso el Ayuntamiento procederá a transferir a dichos particulares la cantidad correspondiente.

Art. 3.º Como base del gravamen se tomará la clasificación de los edificios.

Art. 4.º Tarifas:

Por cada acometida:

a) Viviendas, 10.000 pesetas.

b) Naves y locales donde se ejerzan actividades industriales o comerciales, 15.000 pesetas.

c) Locales donde se ejerzan otras actividades, 12.000 pesetas.

Exenciones:

Art. 5.º 1. Estarán exentos el Estado, la Comunidad Autónoma y la provincia a que este municipio pertenece, así como cualquier mancomunidad, área metropolitana u otra entidad de la que forme parte, por todos los aprovechamientos inherentes a los servicios públicos de comunicaciones que exploten directamente y por todos los que inmediatamente interesen a la seguridad y defensa nacional.

2. Salvo los supuestos establecidos en el número anterior, no se admitirá en materia de tasas beneficio tributario alguno.

Administración y cobranza:

Art. 6.º Las cuotas correspondientes a esta exacción serán objeto de recibo único, cualquiera que sea su importe. Se pagará dentro de los quince días siguientes a la concesión del aprovechamiento, procediendo al 20 % de recargo pasado este plazo.

Partidas fallidas:

Art. 7.º Se considerarán partidas fallidas o créditos incobrables aquellas cuotas que no hayan podido hacerse efectivas por el procedimiento de apremio, para cuya declaración se formalizará el oportuno expediente, de acuerdo con lo prevenido en el vigente Reglamento General de Recaudación.

Infracciones y defraudación:

Art. 8.º En todo lo relativo a infracciones, sus distintas calificaciones, así como las sanciones que a las mismas puedan corresponder y procedimiento sancionador, se estará a lo que dispone la Ordenanza General de Gestión, Recaudación e Inspección de este Ayuntamiento y, subsidiariamente, la Ley General Tributaria, todo ello sin perjuicio de en cuantas otras responsabilidades civiles o penales puedan incurrir los infractores.

Vigencia. — La presente Ordenanza comenzará a regir desde su aprobación y permanecerá vigente sin interrupción en tanto no se acuerde su modificación o derogación.

Esta Ordenanza quedó aprobada por el Pleno de este Ayuntamiento con fecha 17 de julio de 1987.

Villafranca de Ebro, 28 de julio de 1987. — El alcalde-presidente. — El secretario.



BOLETIN OFICIAL

DE LA

PROVINCIA DE ZARAGOZA

TARIFAS DE PRECIOS VIGENTES:

	PRECIO	IVA	TOTAL
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Suscripción anual	5.400	324	5.724
Suscripción especial Ayuntamientos	3.500	210	3.710
Ejemplar ordinario	30	1,80	32
Ejemplar con un año de antigüedad	50	3	53
Ejemplar con dos o más años de antigüedad	75	4,50	80
Palabra insertada en "Parte oficial"	10	0,60	11
Palabra insertada en "Parte no oficial"	12	0,72	13

El Boletín Oficial de la Provincia puede adquirirse en el local de venta de publicaciones de la Diputación de Zaragoza, sito en calle Cinco de Marzo, número 8

Depósito legal: Z. número 1 (1958)
 Administración: Palacio de la Diputación de Zaragoza (Admón. de Rentas)
 Plaza de España, núm. 2 - Teléfono *22 18 80
 Talleres: Imprenta Provincial. Carretera de Madrid, s/n. - Teléfono 31 78 36
 CIF: P-5.000.000-1