



DE LA PROVINCIA DE CORDOBA

NUM. 31	PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN		SUSCRIPCIÓN	
	En Córdoba	Pesetas	Fuera de Córdoba	Pesetas
	Un mes.	5	Un mes.	6
	Trimestre.	12'50	Trimestre.	15
	Seis meses.	21	Seis meses.	28
	Un año.	40	Un año.	50
NÚMERO SUELTO: 0'40 PTAS.				

MIÉRCOLES 5 DE FEBRERO DE 1941

ADVERTENCIA.—No se insertará ningún edicto o anuncio que sea a instancia de parte sin que abonen los interesados el importe de su publicación o garanticen el pago a razón de 1'25 pesetas línea o parte de ella.

FRANQUEO
CONCERTADO

PAGO ADELANTADO

Boletín Oficial del Estado

correspondiente al día 28 de Enero de 1941
AÑO VI NÚM. 28

Núm. 376

Jefatura del Estado

LEY DE BASES de Ordenación Ferroviaria y de los transportes por carretera de 24 de Enero de 1941.

Iniciado el régimen ferroviario en España, de modo análogo al de la mayor parte de los países europeos, por medio de concesiones temporales a Empresas privadas, se evidenciaron en el transcurso del tiempo algunos defectos congénitos, aumentados después por las influencias de ambientes perturbadores, políticos y sociales, y son, principalmente, los motivos que pueden señalarse, la incapacidad económica de la Empresa privada en periodo avanzado del plazo de concesión; el desequilibrio económico por imposibilidad de sobrepasar los límites de tarificación, fijados en circunstancias muy diferentes a las de la época de su aplicación; la pluralidad de Compañías con defectuosa agrupación de líneas sin relación con las necesidades geográfico-comerciales; y la confusa situación determinada por la aplicación incompleta de disposiciones oficiales fundamentales.

A esta serie de causas del deficiente sistema ferroviario español, vienen a unirse otras que acrecientan su imperfección y que se iniciaron cuando con motivo de la anterior guerra europea se produjeron profundas alteraciones en el orden económico, y posteriormente, con el desarrollo de los transportes por carretera, que entablan al ferrocarril competencia desigual.

Al presente, las cuantiosas aportaciones efectuadas por el Estado en el transcurso de varios años, por conceptos distintos y variables, la situación económica en que se encuentran las Compañías, las condiciones precarias en que se desenvuelve el tráfico, y la desordenada y arbitraria concesión de numerosas líneas de transportes por carretera, hacen indispensable que por el Gobierno se aborde el problema de un modo general, atemperando la situación al nuevo sistema de cosas que el triunfante Movimiento Nacional ha instaurado.

Ya en el pliego de condiciones aprobado por Real Orden de treinta y uno de Diciembre de mil ochocientos cuarenta y cuatro, primera en el orden de nuestra legislación ferrovia-

ria, se prevé el rescate de las líneas por el Estado afirmándose un criterio de supremo interés estatal, que ligado con la más escrupulosa justicia, fué ratificado fundamentalmente en cuanto a las condiciones de temporalidad y rescate en la Ley de mil ochocientos cincuenta y cinco: condiciones reiteradamente impuestas en el pliego de condiciones a cuyo tenor, y al amparo de la Ley de mil ochocientos setenta y siete, se otorgó una gran parte de las concesiones vigentes; y promulgada de nuevo en la de doce de Julio de mil novecientos veinticuatro, constitutiva de un Estatuto, en el que, al cabo de profundos estudios y amplias consultas a cuantos intereses dispares y aun contrapuestos, pugnaban en su solución, hubo de llegarse a un término de equidad que mereció la aquiescencia de las Compañías. Únicamente se prescindió de la concesión temporal y, por consiguiente, de la facultad de rescate por el Gobierno, en las concesiones del pequeño número de líneas concedidas de acuerdo con la aplicación de la Ley promulgada en el turbulento período de mil ochocientos sesenta y ocho; pero aun esas mismas de ancho normal correspondientes a esa época, acabaron sometiéndose a ambas condiciones de temporalidad y rescate por consecuencia del mencionado Estatuto ferroviario, cuya virtualidad no puede ser olvidada en las decisiones de este Gobierno.

Decidido por el Gobierno el rescate de todas las líneas férreas de ancho normal, en vista de las razones primeramente apuntadas, singularmente del lamentable servicio que el público padece, y la carencia de capacidad económica de las Compañías para realizar la transformación que los adelantos técnicos imponen, se hace preciso dictar las bases de su ordenación, que a un mismo tiempo atiendan al legítimo interés de las Compañías y respeten el más alto y supremo interés del Estado, nunca tan señalado como en este servicio radicalmente ligado a las más graves exigencias nacionales. Pero el Estatuto de mil novecientos veinticuatro, aunque fundamentalmente respetado en su espíritu, no sería posible practicarlo de un modo literal respecto de alguna de sus determinaciones sin evidente agravio a los términos de equidad en que el Gobierno inspira escrupulosamente su dictado. No solo porque previsto en dicho Estatuto el plazo de los cinco últimos años anteriores al rescate como base del promedio para la determinación de los productos del tráfico, podría su aplicación resultar sobradamente gravosa al interés de

las Compañías, dada su coincidencia con los años afectados por la revolución, y muy inferiores en el beneficio a los normales, los cinco años anteriores, sino también por la dificultad de determinar el término de la anualidad del rescate representativo del incremento posible de utilidades y el plazo medio de reversión de las concesiones, dada la carencia de ordenadas estadísticas, razones que aun perjudican en cuanto al precio de la reversión, el propio derecho consagrado en el referido Estatuto, el Gobierno se ha creído en el caso de considerar aumentado el número de las anualidades base del cálculo, con el propósito de que su resolución se acomode a los términos de la más exacta justicia.

En consecuencia, sujetándose al espíritu de las Leyes básicas de ferrocarriles promulgadas anteriormente, por la presente, se trata de resolver de modo general, equitativo y expedito, tan complejo problema, incluso en su explotación en lo sucesivo, por el Estado, pero huyendo de las normas rígidas de la Administración pública que podrían retrasar este órgano vital de la Nación, por cuyo motivo se considera necesario dotarla de la flexibilidad y rapidez, que se lograría por una Empresa industrial, con las mismas características que las actividades comerciales de la industria privada y con toda la responsabilidad que compete a los gestores.

A fin de ordenar de un modo completo todo lo que a transportes terrestres se refiere, conviene marcar normas generales para los ferrocarriles de vía estrecha y para los transportes por carretera. Sin descartar la posibilidad de que los ferrocarriles de ancho inferior al normal pudieran algún día rescatarse por el Estado, se ordena su explotación por medio de Federaciones voluntarias de las actuales Empresas, que, sin perder su carácter, unifiquen el material, así como las tarifas y condiciones de explotación. De modo análogo y con el mismo fin de evitar nocivas competencias, se hace una ordenación de los transportes carreteros, encauzando el tráfico de las Empresas dentro de normas uniformes y de concesiones legales que aumenten la capacidad financiera de ellas.

En virtud de lo expuesto,

DISPONGO:

CAPITULO PRIMERO

FERROCARRILES DE VÍA DE ANCHO NORMAL

Base primera.—Para todas las líneas férreas españolas de ancho normal, de servicio y uso público, explo-

tadas por Compañías concesionarias, cualquiera que sea la fecha de vencimiento de la concesión, se adelanta al día primero de Febrero de mil novecientos cuarenta y uno la consolidación de la plena propiedad por el Estado, entrando éste el indicado día en el goce de dichos ferrocarriles.

Base segunda.—El rescate comprende las concesiones, metálico y valores, líneas, terrenos, edificios, obras, oficinas con sus ajuares, talleres con sus máquinas e instrumentos, materiales, acopios, contratos de suministro, productos y derechos de otra índole, incluso concesiones de transporte por carretera obtenidas por ser la Empresa concesionaria del ferrocarril, o sea, cuanto constituya el valor real del establecimiento del concesionario, sin más exenciones que: a), las concesiones y labores mineras que pertenezcan a la Empresa, aunque los productos de sus labores se consuman en los ferrocarriles; b), las reservas en metálico o valores, siempre que se compruebe haberlas constituido con beneficio no repartidos; c), los terrenos declarados sobrantes y otras propiedades y derechos del concesionario no relacionados con la explotación, siempre que no los hubiera obtenido por expropiación forzosa, o que fuesen del Estado o de dominio público antes de la concesión; y d), el metálico afecto a la explotación e incluido en el valor real de establecimiento al iniciarse el régimen condicionado por el Real Decreto-ley de doce de Julio de mil novecientos veinticuatro, si la Empresa, al ingresar en él, hubiera aceptado que su importe no figure en el capital sujeto a amortización.

El rescate se llevará a cabo mediante el abono al concesionario por el Estado, desde primero de Febrero de mil novecientos cuarenta y uno, de un número de anualidades igual al de años que fije el plazo medio de reversión de las concesiones de una misma Compañía. El plazo medio de reversión será el cociente de la suma de los productos de la longitud de cada línea concedida por el número de años que falten para el vencimiento de la concesión—contado desde la fecha señalada para terminar la construcción, sin prórroga alguna—dividida por la longitud total de las líneas del conjunto de las concesiones. Las concesiones otorgadas a perpetuidad se considerarán concedidas por noventa y nueve años, contados desde el día de la fecha de la admisión del concesionario en el régimen establecido por el Real De-

creto-ley de doce de Julio de mil novecientos veinticuatro para las adheridas al mismo, y para las no adheridas desde el de la fecha de esta Ley.

En aquellos años, tenidos en cuenta para la determinación de la anualidad del rescate, a que se aplicó el régimen ferroviario establecido por el Real Decreto-ley de doce de Julio de mil novecientos veinticuatro, los productos netos imputable a la Empresa y sus incrementos, a los efectos de la fijación de la anualidad del rescate, serán únicamente los que de los totales correspondan al valor real del establecimiento del concesionario, habida cuenta de la proporción entre éste y la aportación de capital del Estado. Para este efecto, se considerarán como capital y valor reales del establecimiento del concesionario, los fijados provisionalmente en la Real Orden de su admisión en el régimen ferroviario establecido por el Real Decreto-ley de doce de Julio de mil novecientos veinticuatro.

La anualidad del rescate comprenderá dos sumandos, uno que corresponde a la renta obtenida de las concesiones respectivas en el período anterior al rescate de las mismas, y otro que evalúe el incremento de la expresada renta durante los años en que deba abonarse la anualidad del rescate. El sumando correspondiente a la renta de las concesiones con anterioridad al rescate, se determinará tomando el promedio de los productos netos del tráfico durante los quince años comprendidos desde primero de Enero de mil novecientos veintiuno a treinta y uno de Diciembre de mil novecientos treinta y cinco.

Deducido el número de toneladas-kilómetros de mercancías transportadas en gran velocidad, si la Compañía no lo consigna en sus estadísticas, suponiendo que el precio medio del transporte en gran velocidad es el triple del precio medio de transporte en pequeña velocidad; el resultado de dividir el número que cifre la totalidad de los productos netos obtenidos durante los quince años, de mil novecientos veintiuno a mil novecientos treinta y cinco, ambos inclusive, por la suma del número de viajeros-kilómetros y toneladas-kilómetros de mercancías, transportados durante el mismo período, representará el producto neto en el transporte de la unidad de tráfico, y este resultado, multiplicado por el incremento medio anual del número de unidades transportadas durante los expresados quince años, fijará el incremento medio anual de utilidades en el transporte desde primero de Enero de mil novecientos veintiuno a treinta y uno de Diciembre de mil novecientos treinta y cinco. Supuesto este incremento medio anual de utilidades computable a cada uno de los años que fija el plazo medio de reversión de las concesiones de la Empresa, las cantidades formadas con esos incrementos sucesivos se capitalizarán al interés legal hasta la fecha de la reversión. La anualidad fija que produzca en el mismo tiempo, al interés legal, el importe global de aquella capitalización, será el incremento medio de rentabilidad o de beneficio anual, y, por tanto, el segundo sumando de los dos que forman la anualidad del rescate.

En el cálculo de la anualidad de rescate se tendrá en cuenta que, para los años en que haya estado en vigor, para cada Empresa, el Real Decreto de veintiséis de Diciembre de mil novecientos dieciocho, debe deducirse de los productos lo percibido por la elevación hecha en las tarifas en virtud de aquella disposición.

Asimismo y durante los años en que subsista a cargo de la Empresa un saldo por anticipos hechos por el Estado para aumentos de sueldos y salarios, según las Reales Ordenes de veintitrés de Marzo y veintinueve de Abril de mil novecientos veinte y disposiciones posteriores complementarias, se tendrá en cuenta la obligación para el concesionario de aplicar a la cancelación de los anticipos los excesos en relación con los del año mil novecientos trece, que en cada año se obtengan en los productos líquidos.

De la anualidad obtenida, en virtud de lo anteriormente expresado, se deducirá el tanto por ciento que el Gobierno determine por el deficiente estado actual de las líneas, material y dependencias. De la misma anualidad, después de atender a las cargas financieras, se deducirán los importes de los anticipos recibidos del Estado por cada Compañía.

Las anualidades sustitutivas del disfrute quedarán en todo caso afectas, según las leyes comunes, a las hipotecas en favor de los obligacionistas y al restante pasivo de las Empresas.

Los concesionarios de las líneas rescatadas podrán solicitar y obtener del Gobierno la entrega de resguardos nominativos transmisibles por endoso o títulos al portador, que darán derecho a su tenedor legítimo al cobro de la anualidad convenida durante el tiempo que se haya acordado.

Para las Empresas de activo saneado, el Estado podrá tomar a su cargo, íntegramente el servicio de intereses y amortización de las obligaciones hipotecarias y demás cargas aseguradas en el disfrute haciendo en las anualidades las deducciones correspondientes.

Base tercera.—En el plazo de treinta días naturales contados desde el de la publicación de esta Ley, la Junta Superior de Ferrocarriles, ajustándose a lo dispuesto en las Bases anteriores para las Compañías en que el total de ingresos en el período de tiempo comprendido desde primero de Enero de mil novecientos veintiuno a treinta y uno de Diciembre de mil novecientos treinta y cinco exceda del conjunto de gastos de explotación en el mismo período de tiempo y por estimación pericial para las que se encuentren en caso contrario o no hayan comenzado la explotación antes del primer día del año mil novecientos veintiuno, evaluará la anualidad que ha de percibir cada Empresa de las afectadas por lo dispuesto en la Base primera de esta Ley, como precio del rescate del conjunto de sus concesiones. En el plazo de noventa días naturales, contados desde el mismo día que el anterior, cada Compañía dará a conocer al Ministerio de Obras Públicas si acepta o no, como precio de rescate del conjunto de sus concesiones, la anualidad fijada por la Junta Superior de

Ferrocarriles. Si no manifiesta su conformidad, presentará, en el plazo de ciento veinte días naturales, contados desde el mismo origen que los anteriores, a la Junta Superior de Ferrocarriles, su evaluación pericial con la determinación de la anualidad precio del rescate. Si la Compañía, en el último plazo indicado, no presentara la evaluación pericial antes dicha, se entenderá que acepta la que fije la Junta Superior de Ferrocarriles. Treinta días después del plazo de ciento veinte, la Junta Superior de Ferrocarriles informará la evaluación pericial presentada por la Compañía, y en los siguientes treinta días emitirá su informe el Consejo de Obras Públicas en Pleno, dictando el Gobierno la resolución definitiva, previa audiencia del Consejo de Estado.

Durante los ciento ochenta días resultantes para fijar la evaluación pericial de la anualidad de rescate del conjunto de las concesiones de cada Compañía, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles podrá tomar a su cargo el pago de los intereses de las obligaciones hipotecarias con vencimiento dentro de ese plazo, deduciéndose las cantidades satisfechas por este concepto de las anualidades que tenga que percibir la Compañía, hasta su completo pago.

Base cuarta.—Se crea la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles para hacerse cargo de los que rescate el Estado y explotarlos, en régimen de Empresa industrial, juntamente con los de vía ancha propiedad de aquél.

La Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles tendrá personalidad jurídica propia y distinta de la del Estado en el ejercicio de sus funciones peculiares; disfrutará de autonomía administrativa sin sujetarse a la Ley de Administración y Contabilidad del Estado; estará regida y administrada por un Consejo de Administración, que tendrá a su cargo, con plena responsabilidad ante el Gobierno, la gestión, dirección y administración de los ferrocarriles que integren la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles y de las demás explotaciones complementarias o accesorias que se le encomienden.

El Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles estará formado por un Presidente, el Director General de la Red, dos Consejeros representantes del Ministerio de Obras Públicas, dos que lo serán del Ministerio de Hacienda, uno por cada uno de los Ministerios del Ejército, Agricultura e Industria y Comercio, otro en representación de los Sindicatos y dos técnicos especialistas de la materia, nombrados por el Gobierno a propuesta del Ministro de Obras Públicas, salvo los Consejeros representantes de los Ministerios de Hacienda, Ejército, Agricultura e Industria y Comercio y de los Sindicatos que serán propuestos por el Ministro de su respectivo Departamento.

El Comité de Gerencia lo formarán: el Presidente del Consejo de Administración, el Director General de la Red, uno de los Consejeros propuestos por el Ministerio de Obras Públicas y otro de los que lo sean por el Ministerio de Hacienda.

Los acuerdos del Consejo de Administración que a juicio del Presidente

o de los Consejeros representantes del Ministerio de Obras Públicas o de Hacienda, afecten gravemente a la rentabilidad de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, a su equilibrio financiero o a las inversiones de capital exigidas por las necesidades del tráfico, quedarán en suspenso a petición suya, debiendo dar inmediato conocimiento del caso al Ministro correspondiente a fin de que pueda elevarlo al Consejo de Ministros, que decidirá.

Los actuales Consejos Directivos de las Compañías del Norte, Madrid, a Zaragoza y a Alicante y Oeste-Andaluces, a cada uno de los que se agregará la delegación que designe el Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles continuarán actuando, encargados exclusivamente de la explotación de las redes, durante el plazo de seis meses, en el que formarán los inventarios de entrega al Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Para las demás Compañías, el Consejo de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles designará los Delegados que se harán cargo de la explotación hasta la formalización de la entrega a aquél.

CAPITULO II

FERROCARRILES DE VÍA DE ANCHO INFERIOR AL NORMAL ESPAÑOL, DE SERVICIO PÚBLICO

Base quinta.—Por el Ministerio de Obras Públicas se fijarán las líneas de los ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal español, de servicio público, que podrán constituirse voluntariamente en Federación de Compañías a los efectos de la explotación, en la que cada Empresa conservará su personalidad jurídica, con la obligación de pertenecer a la Federación hasta que se extinga el plazo de sus concesiones, fijándose la fecha de reversión por la que correspondía al plazo medio de las concesiones explotadas por una misma Empresa determinado con arreglo a la Base segunda.

La explotación de las líneas que integran la Federación se realizará como si se tratara de una sola red a base de tarifas generales únicas, simplificando al máximo las operaciones de transmisión y transbordo entre líneas de ancho de vía distinto, y suprimiendo en absoluto dichas operaciones entre las del mismo ancho para las que, además, será común el Parque de Material Móvil de transporte.

El Gobierno fijará el plazo para que las Compañías soliciten el ingreso en la Federación en que se les incluya y aprobará, a propuesta de éste, el Reglamento por que ha de regirse la explotación de las líneas federadas en el que se determinará el valor de las aportaciones, la estimación y participación de productos correspondientes a cada federado, y un número de representantes en el Consejo Directivo, que la administrará, bajo la presidencia de un Delegado del Gobierno, con derecho a veto suspenso de los acuerdos del Consejo hasta la resolución por el Ministerio de Obras Públicas.

Los ferrocarriles que no entren a formar parte de las Federaciones estarán obligados a la adopción, por

cuenta, de los tipos uniformes de tracción y enganche, en los plazos que señale el Ministerio de Obras Públicas.

El Gobierno podrá rescatar las líneas de vía de ancho inferior al normal español, estén o no federadas. Tanto en caso de rescate como en el de reversión por extinción de la concesión, el Estado no estará obligado a continuar en la Federación.

Base sexta.—Se determinarán para cada Empresa de las que han de formar la Federación, los productos netos de explotación durante cada uno de los quince años desde mil novecientos veintiuno hasta mil novecientos treinta y cinco, partiendo de los que resulten de su contabilidad, modificándola, si no se hubieran tenido en cuenta en la forma que se dirá, los conceptos siguientes:

a) Se computarán con sujeción a lo que prescribe la Base novena del Estatuto de doce de Julio de mil novecientos veinticuatro, los ingresos correspondientes al aumento del quince por ciento en las tarifas, autorizado por Decreto de veintiséis de Diciembre de mil novecientos dieciocho.

b) No se computará el sobrante de los ingresos que hubiera resultado después de cubrir los déficits de explotación y cargas por aumento del quince por ciento en las tarifas, autorizado por Ley de veintinueve de Mayo de mil novecientos treinta y cuatro.

c) Se computarán en la forma prescrita en la Base novena del Estatuto de doce de Julio de mil novecientos veinticuatro, los anticipos reintegrables concedidos por aumentos de sueldos y salarios de su personal por la Real Orden de veintitrés de Marzo de mil novecientos veinte y disposiciones complementarias.

d) Se considerarán como gastos todos los de explotación, incluso las pensiones para el personal.

De los productos netos, deducidos como acaba de indicarse en cada uno de los años de mil novecientos veintiuno a mil novecientos treinta y cinco, se obtendrá el promedio a los efectos de fijación del capital.

Aquellas Empresas para las que el promedio de productos netos en el período de mil novecientos veintiuno a mil novecientos treinta y cinco resulte positivo, y el Consejo directivo de la Federación estime que pueden con sus propios productos atender a la explotación normal, el capital representativo del establecimiento de la Empresa será el capaz de producir al interés legal durante el número de años igual al plazo medio de reversión del conjunto de concesiones de la misma, una anualidad representada por el promedio de los productos netos obtenidos por ella, y su participación en los productos netos que resulten de la explotación por la Federación de Empresas, será la que se determine en el Reglamento de la Federación, y con ella atenderá a sus propias cargas financieras y a las obligaciones que hubiere contraído con el Estado antes de federarse.

Las Empresas en que el promedio de productos netos determinado, como antes se ha dicho, sea negativo, o que, a juicio del Consejo directivo, no ofrezca garantía para atender los gastos de explotación normal con sus propios ingresos formarán parte de la Federación de Empresas, pero no

participarán en los productos netos que procedan de la explotación común y atenderán a sus gastos con los ingresos que a sus líneas correspondan exclusivamente, hasta que el Consejo directivo estime puedan sostener la explotación normal con sus propios ingresos, caso en que se fijará su aportación y se valorará el capital de estimación al mismo tiempo que se variará la participación en los beneficios de las Empresas que la tuvieran reconocida en los productos netos de la explotación en común.

Base séptima.—Las tarifas de aplicación en cada grupo federado se calcularán procurando que con los productos de la explotación se cubran los gastos de la misma, sin exceder de las máximas legales, con las modificaciones establecidas por el Decreto de veintiséis de Diciembre de mil novecientos dieciocho y Ley de veintinueve de Mayo de mil novecientos treinta y cuatro, y se propondrán por el Consejo directivo a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas. El Consejo directivo de cada Federación de Empresas atenderá a los gastos de la Red que administre con los productos de la misma. Los productos netos que resulten después de cubiertos los gastos de explotación, las pensiones y las amortizaciones por depreciación de las instalaciones, se destinarán a satisfacer las obligaciones de la Federación con el Estado y las cargas financieras de su incumbencia exclusiva, y el remanente se distribuirá entre las Empresas que integren la Federación.

CAPITULO III

TRANSPORTES MECÁNICOS POR CARRETERA

Base octava.—Las concesiones vigentes para transportes por carretera de la clase A, otorgadas de una manera definitiva, para las que se compruebe por una revisión, cumplen actualmente las condiciones en que se autorizaron, continuarán en vigor. Podrán continuar circulando con carácter provisional, solamente hasta la fecha en que se resuelvan los concursos a que se refiere la Base décima de esta Ley, los demás actuales servicios que el Ministerio de Obras Públicas juzgue necesarios, de conformidad con lo dispuesto en la Base siguiente. Todas las demás autorizaciones para servicios de transporte por carretera, tanto de viajeros como de mercancías, se declararán anuladas de acuerdo con las disposiciones vigentes y con arreglo a las condiciones de la respectiva concesión.

Los servicios públicos para transportes de viajeros y mercancías por carretera se ordenarán separadamente por agrupaciones, acordadas por Decreto, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas; pudiendo coincidir o no las agrupaciones de transportes de viajeros con las de los servicios de mercancías.

En la acepción «servicios públicos de transportes por carretera» se comprenden todos aquellos que tienen por objeto el transporte mecánico de viajeros o mercancías por cuenta ajena y por vías o caminos públicos extraurbanos del Estado, Provincia o Municipio, efectuado por automóviles sobre la superficie de dichas vías

o utilizando carriles instalados en ellas o tomas aéreas de energía, como los tranvías y trolebuses.

No podrán dedicarse a servicios públicos de transportes por carretera más que los particulares o Empresas debidamente autorizadas por el Ministerio de Obras Públicas. Los vehículos de propiedad privada no podrán efectuar servicio alguno por cuenta ajena.

Los automóviles de alquiler, con o sin taxímetro, no podrán contratarse para el transporte extraurbano mediante pago por fracciones de la carga máxima de aquéllos, ni establecer competencias con otros que sean objeto de concesión.

Base novena.—Para entender en todas las cuestiones relativas al transporte por caminos ordinarios, se formará un Consejo Directivo de Transportes por carretera, constituido por: un Presidente, con derecho a veto suspensivo de los acuerdos del Consejo, y dos Consejeros, propuestos por el Ministerio de Obras Públicas; uno por cada uno de los Ministerios de Hacienda, Ejército e Industria y Comercio; otro por Falange Española Tradicionalista y de las J. O. N. S., los siete nombrados por el Gobierno, y un representante de cada una de las entidades Sindicato de Transportes, concesionarios de servicios de transportes de viajeros, de mercancías y de Empresas de Tranvías y Trolebuses, nombrados por el Ministerio de Obras Públicas, a propuesta en terna de la entidad representada. Hasta que puedan ser nombrados los cuatro últimos representantes mencionados, el Consejo Directivo funcionará con los siete primeros. Por acuerdo del Gobierno podrán nombrarse otros representantes en este Consejo Directivo.

El Consejo Directivo estudiará el establecimiento de la tracción eléctrica en carreteras y de cuantos medios conduzcan a disminuir el consumo de carburantes y otros productos de procedencia extranjera, y la implantación de los servicios de transporte, considerándolos complementarios y distribuidores de los ferroviarios y evitando competencias entre unos y otros; inspeccionará la recaudación que las entidades concesionarias realicen por cuenta del Estado e intervendrá el pago por ellas del canon de conservación de carreteras y demás percepciones que al Estado correspondan; entenderá en las cuestiones que puedan suscitarse entre los distintos concesionarios, coordinando su actuación; propondrá las modificaciones que estime oportunas de las vigentes disposiciones sobre policía y circulación de carreteras y las disposiciones que regulan el tránsito de los actuales servicios de transporte por carretera a los definidos por esta Ley; someterá al Ministerio de Obras Públicas, antes del primero de Diciembre de cada año, el presupuesto de los gastos que habrán de ser sufragados en el siguiente por los distintos servicios dependientes del Consejo, y hasta la aprobación del primero que redacte, se atenderán a los que originen su constitución y funcionamiento, con el canon de inspección recaudado en la forma actualmente establecida; y antes de primero de Abril rendirá, en forma reglamentaria, cuentas de los gastos realizados en el ejercicio anterior.

El Consejo Directivo de Transportes por carretera formará un Plan general de transportes de esta clase, y a este efecto, tanto para viajeros como para mercancías, formulará relaciones de los servicios actuales y pedidos pendientes de resolución que deban mantenerse, de los que deban suprimirse y de los que convenga crear. Estas relaciones se someterán al Ministerio de Obras Públicas para la resolución que proceda. El Plan general de transportes por carretera, previos los informes de la Junta Superior de Ferrocarriles y del Consejo de Obras Públicas, se someterá a resolución del Ministerio de Obras Públicas, quien otorgará las concesiones que procedan, de acuerdo con lo preceptuado en esta Ley.

El Consejo Directivo de Transportes por carretera estudiará las tarifas necesarias para llegar a una perfecta explotación y cubrir todas sus obligaciones económicas. El Reglamento determinará los límites y la variación de estas tarifas en función de la de los factores económicos que influyen en ellas.

El Consejo Directivo de Transportes por Carretera concertará con los distintos Departamentos ministeriales las tarifas y condiciones que hayan de aplicarse a los transportes que se efectúen por cuenta del Estado, resolviendo la Presidencia del Gobierno en el caso de no haber acuerdo. El transporte de la correspondencia será gratuito.

Base décima.—Para cada una de las agrupaciones determinadas con arreglo a la Base octava de esta Ley, se otorgarán por el Ministerio de Obras Públicas las concesiones de los servicios de viajeros y mercancías mediante concursos libres, haciéndose la adjudicación a igualdad de las demás circunstancias a los que ofrezcan la mejor dotación de material e instalaciones necesarias para la pronta y buena explotación, más ventajas económicas para el Estado y los usuarios y mayor reducción del plazo de concesión que como máximo será de veinte años.

A los referidos concursos, además de las Sociedades y particulares con la capacidad legal que señale el Reglamento, podrán concurrir representaciones de los concesionarios y titulares de cada agrupación, unidos con los peticionarios de nuevos permisos comprendidos en la misma, pendientes de resolución a la publicación de esta Ley, que sean aceptados de conformidad con la Base novena, justificando la fórmula de entidad única que ofrecen, bien por fusión de todas en una sola Empresa o cuando menos la de federación de todas ellas. La Federación tendrá por objeto principal establecer tarifas generales únicas en cada agrupación, aprovechar en común todo el material móvil y fijo—que será siempre propiedad del concesionario y embargable únicamente por el Estado—y adquirir en común los elementos y materiales necesarios para la explotación.

La entidad que resulte adjudicataria propondrá la composición del organismo que ha de regirla y las normas para su constitución y funcionamiento. El Ministerio de Obras Públicas resolverá acerca de dicha propuesta y designará un representante que dependerá de la Dirección Gene-

ral de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera, señalando sus atribuciones.

La entidad concesionaria de los servicios de la agrupación disfrutará de los que se le otorguen en la concesión y de los que en lo sucesivo se establezcan dentro de su agrupación, con las excepciones que luego se dirán, quedando obligada a ampliar los servicios y establecer otros nuevos en la forma que se disponga por el Ministerio de Obras Públicas, siempre que sea satisfactorio el estudio previo del rendimiento económico de los mismos.

Cuando no formen parte de la entidad concesionaria de los servicios de la agrupación, los actuales concesionarios de servicios de la clase A, aquella sólo tendrá derecho a explotar los servicios que no sean de esa clase otorgados definitivamente, mientras duren los plazos de la concesión de cada uno; entre tanto, los concesionarios de la clase A continuarán disfrutando sus concesiones en las condiciones que se les otorgaron solo durante el tiempo que falte para su reversión al Estado, y llegada ésta, la línea o líneas revertidas pasarán a formar parte de la concesión a la entidad adjudicataria de los servicios de la agrupación, en las condiciones que prevea la adjudicación.

La entidad concesionaria de los servicios de una agrupación está obligada a llevar su contabilidad con sujeción a los preceptos legales.

El incumplimiento de las condiciones fijadas para la explotación de los servicios de transportes por carretera dará lugar a la aplicación de sanciones, que pueden llegar a la caducidad de la concesión y a la reversión anticipada.

El Consejo de Administración de la Red Nacional y los Directivos de las Federaciones de Empresas de ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal disfrutará de preferencia para explotar los servicios por carretera, tanto de viajeros como de mercancías en aquellas líneas que, a propuesta de la Junta Superior de Ferrocarriles, considere el Ministerio de Obras Públicas susceptibles de competir con el ferrocarril, pero siempre que la explotación sea llevada directamente por la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles o las Federaciones de Compañías de Ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal. De no cumplirse ambas condiciones, se incluirán en la agrupación correspondiente.

La preferencia se establecerá, desde luego, para las líneas que sirvan de enlace entre estaciones ferroviarias y Despachos Centrales, que no estarán obligadas a formar parte de la agrupación.

Tampoco será obligatorio formar parte de la agrupación para las concesiones de tranvías y trolebuses, que se regirán por las condiciones con que se otorgaron.

La administración se reserva el derecho al rescate anticipado de las concesiones con cuanto a ellas esté afecto con arreglo a las normas que serán fijadas en los pliegos de condiciones.

CAPITULO IV

JUNTA SUPERIOR DE FERROCARRILES Y TRANSPORTES POR CARRETERA

Base undécima.—Como Organismo superior para la Ordenación de los transportes terrestres se crea, ba-

jo la dependencia inmediata del Ministro de Obras Públicas, la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, de la que será Presidente nato el propio Ministro de Obras Públicas, y Presidente efectivo el Director General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por Carretera.

Formarán parte de esta Junta: tres de los once Consejeros de Administración de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, y su Presidente; dos representantes de las Federaciones de Ferrocarriles de vía estrecha; tres de los componentes del Consejo Directivo de Transportes por Carretera; un representante de cada uno de los Ministerios de Hacienda, Ejército, Agricultura, Trabajo e Industria y Comercio; el Jefe de la Sección de Transportes por Carretera del Ministerio de Obras Públicas; un representante de los servicios de Inspección del Estado en los ferrocarriles; otro de los Sindicatos Nacionales Industriales, y otro de los Sindicatos Nacionales Agrícolas. Por acuerdo del Gobierno podrán nombrarse otros representantes.

La Junta Superior de Ferrocarriles, creada por Ley de ocho de Mayo de mil novecientos treinta y nueve, que continuará en funciones durante un período de siete meses contados desde la fecha de esta Ley, al término del cual quedará disuelta, sustituirá al Consejo Superior de Ferrocarriles en las funciones que le atribuye el Decreto-Ley de doce de Julio de mil novecientos veinticuatro. Terminado aquel plazo la sustituirá la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, creada en esta Base.

Base duodécima.—Serán atribuciones y obligaciones de la Junta Superior de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, de modo especial:

a) Estudiar y someter a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas los planes generales de construcción de nuevas líneas y de establecimiento de toda clase de servicios de transporte, por iniciativa propia o a propuesta de los respectivos Consejos de Administración y Directivos.

b) Informar los planes generales de ampliación y mejora de las instalaciones ferroviarias, y adquisiciones de material de transporte que proponga el Consejo de Administración de la Red Nacional y los de las Federaciones.

c) Informar los planes generales de adquisición de material de transporte que proponga el Consejo Directivo de Transporte por Carretera.

d) Informar las tarifas generales y especiales de aplicación general, propuesta por los respectivos Consejos de Administración y Directivos para su aplicación en los transportes ferroviarios y en los que efectúen por carretera.

e) Suspender la implantación de las tarifas especiales de aplicación local que acuerden los Consejos de la Red Nacional, de las Federaciones y el de Transporte por Carretera, elevando el caso, con informe razonado, al Ministerio de Obras Públicas.

f) Intervenir en la preparación de los contratos que han de regular las bases y condiciones de toda clase de Federaciones, creadas en virtud de esta Ley.

g) Examinar e informar los proyectos de presupuestos anuales redactados por el Consejo Directivo de Transportes por Carretera y las cuentas de cada ejercicio rendidas por este Organismo.

h) Examinar las cuentas rendidas anualmente por los Consejos de la Red Nacional y de las Federaciones de vía de ancho inferior al normal y elevarlas, con su informe, al Ministerio de Obras Públicas.

i) Informar las propuestas que se formulen con motivo de la revisión de las disposiciones vigentes respecto a policía de los servicios de transporte, circulación por carretera, re-

glamentación de señales para la circulación y corrección de infracciones.

j) Informar las propuestas de los Consejos que se refieran a la incorporación o separación de alguna línea férrea o de transporte por carretera de las que comprenda el conjunto de la Red de una y otra clase.

k) Estudiar y proponer la coordinación y enlace entre los diferentes sistemas de transporte y definir los casos en que se establezcan competencias entre unos y otros, proponiendo la procedente resolución al Ministerio de Obras Públicas.

l) En general, realizar todas las funciones que se le confieran por esta Ley y las que el Ministerio de Obras Públicas le encomiende en relación con toda clase de transporte.

CAPITULO V

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Base décimotercera.—Podrán ser autorizadas por el Ministerio de Obras Públicas a una explotación económica, las líneas férreas que con sus ingresos no puedan hacer frente a los gastos de explotación normal.

Si aun con la implantación del régimen de explotación económica continuara la insuficiencia de los productos brutos, podrán los concesionarios o Consejos de Administración o Directivos solicitar el cierre de la línea para el tráfico. Será facultad del Ministerio de Obras Públicas acceder a lo solicitado, o mantener la explotación de la línea por el Estado o por el concesionario, cubriéndose la insuficiencia de ingresos en la forma que acuerde el Gobierno.

Base décimocuarta.—Queda prohibida la concesión de pases para viajar gratuitamente por ferrocarril—excepto los de Gobierno—la expedición de billetes gratuitos y el transporte de mercancías sin la aplicación de la tarifa que corresponda, y será exigida la responsabilidad procedente a cuantos agentes, por su servicio, hayan debido tener relación con el viajero o mercancía indebidamente transportado.

Los pases de Gobierno, las autorizaciones de billete a precio reducido, los billetes llamados de favor y los del personal del servicio ferroviario, se regularán por Decreto que el Ministro de Obras Públicas someterá al Consejo de Ministros, y en igual forma se acordarán cuantas modificaciones hayan de introducirse en el mismo; quedando derogados cuantos preceptos contengan las Leyes y demás disposiciones vigentes, relativos a concesión de pases y derecho a viajar gratuitamente o con reducción de precio.

En los servicios de transportes por carretera sólo podrán concederse pases de servicio a los empleados de cada Empresa dentro del trozo en que lo presten y a los funcionarios que ejerzan la inspección del Estado dentro de la jurisdicción en que directamente la efectúen.

Base décimoquinta.—Las operaciones y actos motivados por el rescate de líneas férreas y por la constitución de las Federaciones de ferrocarriles de vía de ancho inferior al normal y de transportes por carretera, objeto de la presente Ley, quedarán exentas de toda clase de impuestos.

Se hacen extensivas las mismas exenciones a las operaciones necesarias para domiciliar en España el pago, exclusivamente en pesetas, de dividendos, intereses y amortizaciones; recogida de acciones y obligaciones, cancelación y transferencia de hipotecas; los contratos o convenios de permuta, fusiones, arrendamientos, constitución de Federaciones y demás operaciones necesarias para cumplir lo preceptuado en la presente Ley; y emisión de obligaciones u otra clase de título que realice la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

El impuesto sobre transportes de viajeros y mercancías gravará en

igual tanto por ciento a los ferroviarios y de carretera, y lo mismo que el impuesto de Timbre, será cuenta del usurario.

Los concesionarios y titulares de servicios de transporte por carretera estarán sujetos al pago de un canon anual de conservación de carreteras, fijado globalmente para cada Federación o Empresa única de la Agrupación, por el Ministerio de Obras Públicas. Este canon se ingresará en la Dirección General del Tesoro.

Se exceptúan del pago del canon de conservación de carreteras los tranvías extraurbanos, que satisfarán por este concepto lo preceptuado en su propia concesión.

Base décimosexta.—Los empleados de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, incluso los que actualmente prestan sus servicios en los explotados por el Estado, no tendrán el carácter de funcionarios públicos ni les serán aplicables las disposiciones en vigor o que en lo sucesivo se dicten en relación con los funcionarios del Estado; sin perjuicio de ser agente de la Autoridad, los que así proceda con arreglo a las leyes en vigor.

Los Consejos de Administración y Directivos formularán al Gobierno propuesta en relación con la manera más eficaz de organizar la enseñanza profesional especializada.

Base décimoséptima.—La Inspección Técnica y Administrativa de los Ferrocarriles, incluidos los que constituyen la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, se ejercerá por medio de los organismos adecuados dependientes del Ministerio de Obras Públicas.

Estos organismos ejercerán la intervención permanente en aquellos ferrocarriles que, no formando parte de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, continúen sometidos a dicha intervención en virtud de disposiciones en vigor.

Los gastos de inspección e intervención serán de cargo de todos los ferrocarriles, distribuyéndose proporcionalmente a la longitud de las líneas, según las normas y con arreglo a la cuantía que determine el Ministerio de Obras Públicas, y se ingresarán en la Dirección General del Tesoro en cuenta especial al efecto.

La inspección de los servicios de transportes por carretera estará a cargo de las Jefaturas de Obras Públicas, bajo la dependencia de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvía y Transportes por Carretera; siendo los gastos que origine sufragados por los concesionarios de servicios de transportes por carretera, y encargándose de su recaudación la Empresa única o la Federación concesionaria de la agrupación.

Base décimoctava.—Por el Ministro de Obras Públicas se presentarán a la aprobación del Gobierno las disposiciones complementarias y Reglamentos para la ejecución de esta Ley.

Así lo dispongo por la presente Ley, dada en Madrid a veinticuatro de Enero de mil novecientos cuarenta y uno.

FRANCISCO FRANCO

IMP. PROVINCIAL.—CORDOBA