

lo que se establece en el artículo 33.2 del Estatuto de Autonomía, promulgo la siguiente

LEY DE REFORMA DE LAS RESERVAS LEGALES

PREAMBULO

La materia de las reservas es una de las que suscita más discusiones entre los juristas. La cuestión se ha centrado de una manera muy especial en la vigencia en Cataluña de los artículos del Código Civil reguladores de tipos de reservas o reversiones no reguladas específicamente por textos de derecho catalán. Y últimamente se ha acentuado la controversia sobre las reservas, especialmente después de que la Ley de 20 de marzo de 1984 suprimiera todas las manifestaciones derivadas de la ley «*hac edicta*».

El criterio seguido finalmente ha sido el de mantener en el derecho civil catalán únicamente la reserva binupcial y proceder, al mismo tiempo, a reordenarla.

Se posibilita, en primer lugar, la eliminación de la reserva por disposición del cónyuge premuerto en su testamento; se admite la disponibilidad de los bienes afectados, con decadencia de la reserva, cuando se produce el consentimiento de todos los reservatarios vivos, y, finalmente, en la línea de asimilación de algunos efectos de la reserva a los de los fideicomisos, se posibilita una especie de subrogación real de la parte reservable cuando determinados bienes son en parte reservables y en parte no. Por último se proclama la inaplicabilidad en Cataluña del artículo 811 del Código Civil y de cualquier otra reserva o reversión legal.

Artículo 1.º Se modifican los artículos 269, 270, 271 y 272 de la Compilación del Derecho Civil de Cataluña, que quedarán redactados de la siguiente forma:

Art. 269. Salvo en el caso en que el testador, donante o heredante haya dispuesto otra cosa, los bienes que el cónyuge superviviente haya adquirido por cualquiera de estos títulos, directamente de su difunto consorte o por sucesión intestada de un hijo común o de un descendiente de éste, pasarán a tener la cualidad de reservables a favor de los hijos comunes del anterior matrimonio o de los hijos adoptivos en forma plena, también comunes, o de sus descendientes, a partir del momento en que dicho consorte superviviente contraiga nuevas nupcias, tenga un hijo no matrimonial o adopte uno en forma plena.

Al fallecer el cónyuge superviviente, los bienes reservables o sus subrogados se deferirán a los referidos hijos o descendientes reservatarios que existan al caer dicho fallecimiento, quienes los adquirirán como sucesores del consorte premuerto, conforme a lo establecido por el artículo siguiente, sin perjuicio de su derecho a renunciarlos.

Art. 270. La delación de los bienes reservables tendrá lugar según las reglas de la sucesión intestada, con exclusión de los que hayan renunciado a la reserva después de producido el hecho que dé lugar a la misma y de los justamente desheredados por el cónyuge premuerto o declarados indignos en la sucesión de éste. La exclusión no afectará a la estirpe de descendientes del renunciante premuerto al reservista ni a la de los desheredados o declarados indignos de suceder.

No obstante, el cónyuge podrá distribuir para después de su muerte entre los reservatarios los bienes reservables.

Fallecido el cónyuge reservista con heredamiento universal a favor de alguno de los reservatarios, pero sin que al otorgarlo, ni con anterioridad, hubiese ejercitado por actos entre vivos dicha facultad de distribución, se considerará que por el mero hecho de otorgar el heredamiento usó de esta facultad exclusivamente a favor del heredero contractual que llegue a serlo, quien, al fallecer el reservista, hará suyos los bienes reservables, con excepción de aquellos que antes del heredamiento hubiese donado la reservista a cualquiera de los reservatarios que le sobrevivan.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será de aplicación al reservatario o reservatarios que resulten ser herederos del reservista por heredamiento puro o preventivo o por testamento, siempre que el reservista no hubiese ejercitado antes o después del heredamiento o testamento dicha facultad de distribución. Igualmente será de aplicación a los reservatarios que resulten ser donatarios o legatarios de bienes reservables, siempre que sobrevivan al reservista.

Ejercitada en cualquiera de las formas previstas la facultad de elegir o distribuir los bienes reservables adquiridos por dichos herederos, donatarios o legatarios perderán, por ministerio de la ley, al fallecimiento del reservista, la cualidad de reservables, estimándose a todos los efectos legales que pertenecen a la herencia privativa del reservista, y, en consecuencia, se computarán al objeto de calcular el importe de la legítima que a los reservatarios corresponda en la sucesión de aquél, y se imputarán al pago de la misma.

Art. 271. La reserva no afectará a los bienes enajenados o gravámenes constituidos por el cónyuge viudo antes de producido el hecho que diera lugar a la reserva, y que de otra forma hubieren sido reservables, sin perjuicio de que tal reserva afecte a sus

subrogados. Se exceptuarán de lo anteriormente dispuesto los casos en que medie confabulación fraudulenta con el adquirente, sin perjuicio, además, de las acciones de simulación que procedan.

La reserva no afectará tampoco a los bienes enajenados o a los gravámenes constituidos por el cónyuge superviviente si la enajenación o el gravamen han sido efectuados con el consentimiento unánime de todos los hijos o descendientes que en el momento de efectuarlos tenían el carácter de reservatarios o con el consentimiento de quien ejercía su representación o defensa legal. El consentimiento prestado no implicará la renuncia a la condición de reservatarios si no se hace constar otra cosa de forma expresa en el momento de prestarlo.

Será de aplicación a los bienes muebles reservables lo establecido para los sujetos a restitución fideicomisaria en los apartados 4.º y 5.º del artículo 181.

Art. 272. Ninguna reserva ni reversión legal afectará a los bienes adquiridos por herencia testada o intestada o por donación, salvo la reserva establecida por los artículos 269, 270, 271 y 271 bis.

Art. 2.º Se introduce un nuevo artículo en la Compilación del Derecho Civil de Cataluña, con el número 271 bis y con la siguiente redacción:

Art. 271 bis. Cuando determinados bienes sean en parte reservables y en parte no reservables, el Juez, a petición del reservista, autorizará la determinación de la reserva en bienes concretos; si se tratara de un único bien y fuera susceptible de división, el Juez la efectuará, y asignará a cada una de las porciones resultantes el carácter de reservable o libre.

La resolución judicial se hará constar mediante nota al margen de la inscripción de los inmuebles, si la condición de reservables constase en el Registro de la Propiedad.

El procedimiento será el establecido por la presente Compilación en materia de subrogación real de bienes fideicomisos.

DISPOSICION TRANSITORIA

Las sucesiones abiertas con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley se regirán por la legislación anterior, salvo lo establecido por el párrafo segundo del artículo 271 y por el artículo 271 bis, que será de aplicación en todos los casos.

Las sucesiones abiertas después de la entrada en vigor de la presente Ley se regirán por la nueva legislación.

Por tanto, ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen a su cumplimiento y que los Tribunales y autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 25 de mayo de 1987.

JOAQUIN XICOY I BASSEGODA,
Consejero de Justicia

JORDI PUJOL,
Presidente de la Generalidad

(«Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña» núm. 851, de 12 de junio de 1987)

14661 LEY 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor.

EL PRESIDENTE DE LA GENERALIDAD DE CATALUÑA

Sea notorio a todos los ciudadanos que el Parlamento de Cataluña ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo que se establece en el artículo 33.2 del Estatuto de Autonomía, promulgo la siguiente

LEY DE REGULACION DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA MEDIANTE VEHICULOS DE MOTOR

Dos son los hechos fundamentales que hacen necesario emprender de forma urgente la renovación del marco jurídico de los transportes por carretera: Por un lado, el crecimiento vertiginoso que ha experimentado esta modalidad de transporte a partir de los años sesenta; por otro lado, el cambio de modelo de Estado producido por la Constitución de 1978.

El artículo 9.15 del Estatuto de Autonomía de Cataluña determina la competencia exclusiva de la Generalidad sobre los transportes terrestres que transcurran íntegramente por el territorio de Cataluña, lo cual incluye, además de los transportes propiamente intracomunitarios, los urbanos; la competencia sobre estos últimos ha sido corroborada por la reciente Ley de Bases de Régimen Local, de 2 de abril de 1985.

Así pues, al ser necesario adecuar la estructura interna del sector de los transportes a la nueva organización política del Estado, es responsabilidad de la Generalidad emprender la renovación del ordenamiento sectorial, a fin de asegurar en su ámbito territorial la correspondencia de la red de transportes con la realidad socioeco-

nómica del país, así como también lo es la de propiciar, respetando la libertad empresarial, la economicidad y funcionalidad de los tráfico.

En este contexto es necesario promover el nuevo marco legal del transporte por carretera mediante vehículos de motor, que deberá circunscribirse exclusivamente al transporte de viajeros, ya que hay que entender que Cataluña constituye, en dicho sector, un área geográfica singularizable dentro del conjunto del territorio del Estado.

En un sentido similar al empleado por la legislación anterior a la presente Ley, los transportes de viajeros por carretera se clasifican en públicos, privados y oficiales; los primeros son la regla general y los otros dos son excepciones admitidas en función de sus especiales características. Hay que decir que las referencias que hace la presente Ley a los transportes públicos no vinculan sin más todos aquellos transportes a la noción de servicio público. Solamente se hace uso de la técnica del servicio público cuando ésta puede ser un instrumento eficaz para la prestación del transporte, lo cual sucede sólo en el caso de los servicios que deben prestarse de acuerdo con unos itinerarios (lineales o zonales) y una periodicidad predeterminados, es decir, los que en la presente Ley se agrupan bajo la denominación de «servicios regulares».

Para el resto de servicios, la presente Ley mantiene la denominación tradicional de «discrecionales», distinguiendo, sin embargo, dos modalidades de contratación, según afecte o no a la capacidad total de los vehículos.

La presente Ley establece, asimismo, la distinción necesaria entre transportes interurbanos y urbanos. Con la finalidad de coordinar la planificación del territorio con el transporte, se ha creído conveniente abandonar el criterio de delimitación de las competencias municipales, basado en el concepto de núcleo urbano, y sustituirlo por otro basado en el concepto de suelo urbano y urbanizable, entendido en los términos definidos en la legislación urbanística.

La presente Ley se ocupa también de todos los que intervienen en el transporte: Transportistas, operadores y usuarios. La figura del operador de transporte, una de las innovaciones de la Ley que intenta dar vida a una actividad que no ha llegado a consolidarse en el transporte de viajeros, está considerada desde la doble vertiente de instrumento, aunque no exclusivo, del nuevo sistema de transporte zonal y de organizador de servicios discrecionales con cobro individual.

La presente Ley dispone que las condiciones de transportista y operador de transporte son compatibles entre sí, y para el acceso a las mismas, la Ley establece el sistema de licencias de calidad, que tienden a verificar los requisitos de honorabilidad y aptitud profesional de los interesados, de conformidad con los principios que inspiran la normativa de la Comunidad Económica Europea.

La presente Ley establece, asimismo, que la Generalidad podrá crear y explotar toda clase de servicios y empresas y participar en ellas, si bien dispone que, si la intervención pública tuviera que realizarse por medio de una situación de monopolio, tendría que autorizarse por Ley, de conformidad con lo establecido por el artículo 128.2 de la Constitución y por el artículo 10.1.3 del Estatuto de Autonomía de Cataluña.

El capítulo más importante de innovaciones que la Ley introduce se centra en la normativa referente a los transportes interurbanos. En esta materia cabía la posibilidad de escoger entre tres opciones perfectamente diferenciadas: Una, mantener el actual sistema de prestación mediante los clásicos servicios lineales; otra, sustituir íntegramente los servicios lineales existentes hasta ahora por otros de carácter zonal, y la tercera posibilidad, por la que se inclina la Ley, consiste en mantener, en parte, los actuales sistemas de explotación mediante concesiones de servicios lineales, si bien ofreciendo la oportunidad de que junto a este sistema puedan coexistir concesiones de carácter territorial o zonal.

En el espíritu de la nueva regulación, las zonas de transporte se conciben como unidades dinámicas y funcionales en cuyo seno se puede conseguir el máximo nivel de equilibrio entre las necesidades de los usuarios y los recursos humanos y materiales de las Empresas de transporte. En las zonas de transporte debe existir la flexibilidad indispensable en las condiciones de explotación, pudiéndose llegar incluso a la modalidad del «transporte a la demanda» cuando así lo requieran las características de los tráfico a cubrir.

La implantación de servicios regulares de transporte por áreas geográficas requiere, como presupuesto inexcusable, la elaboración de unos planes de explotación en los que se deben tener en cuenta y ponderar todos los elementos necesarios para conseguir que la oferta de transporte cubra de forma racional los mínimos exigidos por el interés colectivo.

Finalmente, hay que decir que las áreas o zonas de transporte no se han considerado como compartimentos estancos, lo cual pugnaría con la filosofía misma de la Ley, sino como unidades funcionales perfectamente conectadas las unas con las otras

mediante los llamados servicios interzonales, que deberán otorgarse previo acuerdo de los respectivos concesionarios zonales.

Los servicios regulares de carácter lineal y los zonales se consideran como servicios públicos sujetos a concesión administrativa.

Tal y como ya ha quedado expuesto, la nueva regulación no deja de prestar atención a la problemática del transporte urbano. A partir del reconocimiento de la competencia municipal para ordenar y gestionar el transporte de viajeros en zonas urbanas o urbanizables, la planificación debe ocupar un lugar destacado al constituir el instrumento más idóneo para llegar a la optimización de los recursos disponibles en función de las necesidades de los usuarios y las exigencias de la ordenación territorial. El marco de actuación reconocido a las corporaciones locales debe ajustarse a los principios que han de presidir la política de transportes, y corresponden a la Generalidad la aprobación de los planes de transporte y la coordinación entre los transportes urbanos y los interurbanos.

La Ley dedica dos capítulos a los transportes oficiales y a los privados y a las estaciones de transporte de viajeros. Presta también una atención específica al transporte realizado con los llamados «vehículos ligeros», que tradicionalmente se ha mantenido al margen de la regulación general, lo cual ha ocasionado significativas disfuncionalidades en el sistema.

El texto legal recoge, asimismo, un tratamiento particular para el transporte sanitario. En dicha materia establece la obligación de que los vehículos cumplan las condiciones idóneas para la prestación de estos servicios, y que los usuarios sean las personas que no puedan valerse de los vehículos afectos al uso general sin presumible riesgo para su salud o la de la colectividad.

La Ley pretende ordenar, de forma integrada y global, el transporte de viajeros en el territorio autonómico. En las grandes concentraciones urbanas, la coordinación entre las distintas modalidades de transporte debe tender a la explotación integrada y armónica de todos los sistemas o formas de transporte.

La Ley también fija los principios generales en materia tarifaria y distingue entre los servicios que deben ser objeto de concesión administrativa y los que requieren autorización.

Cualquier cuerpo normativo que pretenda regular el transporte de viajeros debe hacer referencia, siquiera breve, a la inspección. La Ley concibe la actividad inspectora como función administrativa y, como tal, sujeta al imperativo de servir con objetividad los intereses generales. En el capítulo dedicado a la tipificación de las infracciones administrativas y sus sanciones, los preceptos son concordantes con la normativa de ámbito estatal vigente en la actualidad, debido, entre otros motivos, a competencias delegadas por el Estado a la Comunidad Autónoma en materia de inspección y potestades sancionadoras y a la necesidad de procurar la adecuada seguridad jurídica a los administrados en una materia que incide de forma tan especial en sus derechos personales y patrimoniales.

En el tratamiento de la organización administrativa tienen un singular relieve las disposiciones relativas al Registro General de Transportistas y de Empresas Auxiliares del Transporte.

Cierran el punto de la organización administrativa las disposiciones que contiene la Ley referentes a la Comisión de Transportes de Cataluña. Dicha Comisión se concibe como órgano consultivo y asesor de la Generalidad en materia de transporte de viajeros por carretera, sin perjuicio de las competencias que otras Leyes o disposiciones especiales atribuyan a otros órganos consultivos.

TITULO PRELIMINAR

CAPITULO PRIMERO

Del objeto y las finalidades de la Ley

Artículo 1. 1. La presente Ley tiene por objeto regular el transporte de viajeros por carretera efectuado con vehículos de motor.

2. A efectos de la presente Ley, se entiende por:

- «Transporte»: El desplazamiento de personas de un lugar a otro.
- «Viajeros»: Los usuarios, incluidos sus equipajes y encargos.
- «Carretera»: La vía apta para la circulación de vehículos.
- «Vehículos de motor»: Los medios y elementos de transporte especialmente diseñados y construidos para el transporte de viajeros, aptos para circular sin caminos fijos de rodaje, excepto los automóviles de turismo destinados al uso particular.

3. Se incluyen en el ámbito de la presente Ley:

- Las actividades auxiliares del transporte de viajeros por carretera que se hagan al margen de este transporte y que lo faciliten o contribuyan al mismo.

b) Los arrendamientos de vehículos y otros elementos de transporte destinados a las actividades que sean objeto de la presente Ley.

CAPITULO II

Del ámbito de aplicación

Art. 2. 1. La presente Ley se aplicará a los transportes que transcurran o se exploten íntegramente por el territorio de Cataluña. Se entenderá que el transporte transcurre íntegramente por el territorio de Cataluña cuando, sin solución de continuidad, empiece y acabe en dicho territorio o que, en caso de salir del territorio de Cataluña, tengan una cláusula de prohibición absoluta de aceptar o dejar viajeros fuera de dicho territorio.

2. Corresponderá a la Generalidad planificar, coordinar y regular los transportes a que hace referencia el apartado 1.

CAPITULO III

De las clases de transporte de viajeros por carretera

Art. 3. Los transportes de viajeros por carretera se clasifican de la siguiente manera:

1. Serán públicos, privados y oficiales, según su naturaleza:

1.1 Tendrán la consideración de públicos los realizados, por personas físicas o jurídicas dedicadas profesionalmente al transporte, por cuenta ajena y mediante un precio o retribución, aunque los lleven a cabo Empresas privadas.

1.2 Serán privados los que, por su cuenta y como actividad complementaria de otra principal, realicen los titulares de la misma, con vehículos propios.

1.3 Serán oficiales los que por su cuenta efectúen directamente los Organismos públicos por no ser posible acudir en estos casos a la contratación privada por razones de urgencia, seguridad, asistencia social u otras similares.

2. Los transportes públicos de viajeros se clasifican de la siguiente manera:

2.1 Serán urbanos e interurbanos, según su radio de acción:

a) Serán urbanos los que transcurran íntegramente por suelo urbano y urbanizable y los dedicados exclusivamente a comunicar suelos urbanos y urbanizables situados dentro de un mismo término municipal. Los términos «suelo urbano y urbanizable» estarán definidos de conformidad con la legislación urbanística.

b) Serán interurbanos el resto de transportes.

2.2 Serán regulares y discrecionales, según la periodicidad de los servicios ofrecidos:

a) Serán regulares los que se presten de conformidad con unos itinerarios lineales o unas redes zonales y con una periodicidad predeterminados.

b) Serán discrecionales todos los demás.

2.3 Los transportes discrecionales, según la manera de contratar el servicio, se subdividirán en consolidados y de cobro individual:

a) Serán consolidados los que contrate un solo usuario y por la capacidad total del vehículo.

b) Serán de cobro individual los que se contraten por plazas o asientos, independientemente de la capacidad del vehículo.

2.4 Los transportes discrecionales consolidados que por la finalidad del servicio deban prestarse de acuerdo con itinerarios, calendarios y horarios predeterminados tendrán la consideración de regulares cuando hagan más del 50 por 100 de su recorrido por áreas territoriales calificadas o proyectadas como zonas de transporte.

CAPITULO IV

El Plan de Transportes de Viajeros de Cataluña

Art. 4. 1. El Plan de Transportes de Viajeros de Cataluña es una figura de planeamiento que tiene por objeto definir la red de servicios y equipamientos de transporte de viajeros completa y coordinada en todos sus modelos, a la que habrá de tenderse mediante los instrumentos previstos por la presente Ley.

2. Este Plan podrá ser elaborado en varias etapas y por ámbitos territoriales.

3. La elaboración del Plan corresponderá al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.

4. Una vez elaborado el Plan, o cada una de sus etapas, será presentado por el Consejero de Política Territorial y Obras Públicas al Consejo Ejecutivo para su aprobación.

TITULO PRIMERO

CAPITULO PRIMERO

De los transportistas

Art. 5. Serán transportistas los que por cuenta ajena y mediante un precio o retribución efectúen las operaciones propias del transporte público de viajeros por carretera en cualquiera de las modalidades establecidas por la presente Ley.

CAPITULO II

De los operadores de transporte

Art. 6. 1. Serán operadores de transporte los que en nombre propio, por cuenta ajena y mediante un precio o retribución, organicen, contraten y efectúen transportes públicos de viajeros por carretera en cualquiera de las modalidades establecidas por la presente Ley, salvo los servicios regulares de carácter lineal interzonal.

2. Los operadores de transporte no podrán intervenir en la contratación de servicios ajenos al transporte.

CAPITULO III

De las estaciones de viajeros

Art. 7. 1. Las estaciones de viajeros son instalaciones destinadas a la concentración de llegadas, salidas y tránsitos de vehículos de transporte público de viajeros por carretera.

2. Además de los servicios de información y venta de billetes, en las estaciones podrán prestarse cualesquiera otros servicios en interés de los usuarios. Estos otros servicios también se ajustarán a las Ordenanzas Municipales y a las demás normas que les sean de aplicación.

3. La Administración competente, por razones de interés público, podrá disponer la obligatoriedad del uso de las estaciones a los concesionarios de servicios regulares interurbanos, previa audiencia de los interesados.

CAPITULO IV

De los usuarios

Art. 8. 1. Serán usuarios los que utilicen los servicios de transporte público de viajeros por carretera establecidos por la presente Ley.

2. También serán usuarios los que contraten transportes consolidados.

3. La Administración mantendrá informados a los usuarios de las prestaciones de los sistemas de transporte que en cada caso se encuentren a su disposición, y de sus modificaciones.

CAPITULO V

De los vehículos admitidos para el transporte

Art. 9. 1. Se considerarán aptos para el transporte de viajeros por carretera los vehículos que reúnan las características técnicas de capacidad e idoneidad determinadas reglamentariamente en función de la clase y el ámbito territorial de los servicios a que deban destinarse.

TITULO II

CAPITULO PRIMERO

De la forma de acceder a la profesión de transportistas y a las profesiones auxiliares del transporte

SECCIÓN PRIMERA.—DISPOSICIONES GENERALES

Art. 10. 1. Para poder ser titular de las concesiones y autorizaciones a que se refiere la presente Ley se acreditará el acceso previo a la profesión de transportista o a las profesiones auxiliares del transporte.

2. El acceso a las profesiones mencionadas se realizará por el sistema de licencias de calidad, que tenderán a verificar exclusivamente si el solicitante reúne las condiciones de honorabilidad, aptitud profesional y capacidad económica que se requieran.

3. Si se tratara de personas jurídicas, las condiciones de honorabilidad y aptitud profesional deberán concurrir en la persona o personas físicas que de forma permanente y efectiva dirijan la actividad o actividades de las personas jurídicas, y las licencias

se consideran concedidas mientras dichas personas físicas, u otras que las substituyan y que reúnan las mismas condiciones, permanezcan con dichas personas jurídicas.

4. Cuando se trate de Empresas individuales cuyo titular no cumpla el requisito de capacitación profesional, este requisito podrá satisfacerse mediante el cumplimiento del mismo por otra persona que, de forma efectiva y permanente, dirija la Empresa. Esta persona deberá cumplir, asimismo, el requisito de honorabilidad, sin que ello signifique que el propietario queda libre de cumplirlo.

Lo dispuesto en este artículo no se aplicará al transporte de viajeros realizado con vehículos de capacidad inferior a 10 plazas, incluida la del conductor.

6. El Consejo Ejecutivo, realizados los trámites y consultas pertinentes, podrá exonerar del cumplimiento de la condición a que se refiere el punto 5, o podrá establecer procedimientos sumarios o simplificados para acreditar su cumplimiento en los transportes de viajeros realizados por personas o Empresas cuya actividad principal no sea la de transportista, o que no tengan carácter comercial, y que tengan una incidencia débil en el mercado de los transportes.

Art. 11. 1. Las licencias de calidad se concederán o denegarán en el plazo de seis meses.

2. La petición que no se resuelva en el plazo señalado en el apartado 1 se considerará otorgada, sin necesidad de denunciar la mora, por silencio administrativo positivo. El solicitante podrá, sin obligación de cumplir ningún otro trámite, pedir a la Administración que le otorgue, si es necesario, la concesión o autorización oportunas.

3. No se considerarán adquiridas por silencio administrativo facultades en contra de las prescripciones legales o reglamentarias.

4. Las licencias de calidad no serán transmisibles.

5. Se determinará reglamentariamente la autoridad competente para el otorgamiento de las licencias de calidad.

SECCIÓN SEGUNDA.-DE LA HONORABILIDAD

Art. 12. A efectos de la presente Ley, se entenderá que cumplen el requisito de honorabilidad las personas que no se encuentren en ninguna de las siguientes circunstancias:

a) Haber sido condenadas, por sentencia firme, por delitos dolosos, castigados con una pena igual o superior a la de prisión menor.

b) Haber sido condenadas, por sentencia firme, a penas de inhabilitación o suspensión, salvo que hubieran sido impuestas accesorariamente y la profesión de transportista no tuviera relación directa con el delito cometido.

c) Haber sido sancionadas, por resolución firme, por infracciones graves y reiteradas de las normas administrativas en materia de transportes, de circulación y de tráfico, laborales, fiscales y sociales en los términos fijados reglamentariamente.

SECCIÓN TERCERA.-DE LA APTITUD PROFESIONAL

Art. 13. 1. Para cumplir el requisito de aptitud profesional, se acreditará que se poseen los conocimientos exigidos para el ejercicio de las profesiones a que se refiere la presente Ley.

2. Para cada una de las actividades objeto de la presente Ley se determinarán reglamentariamente:

a) Los conocimientos mínimos indispensables para ejercerlas.

b) La forma de adquirir dichos conocimientos, ya sea por medio de cursos de formación profesional o de un aprendizaje laboral, o por la combinación de ambos sistemas.

c) La forma de acreditar la aptitud profesional.

SECCIÓN CUARTA.-DE LA CAPACIDAD ECONÓMICA

Art. 14. 1. La capacidad económica consistirá en la disposición de los recursos financieros y los medios materiales necesarios para poner en marcha y gestionar adecuadamente la actividad de que se trate, de la forma en que se determine reglamentariamente, y asegurar su viabilidad.

2. La determinación de la capacidad económica podrá establecerse reglamentariamente de forma viable, según el carácter específico del transporte o de la actividad de que se trate en cada caso, atendiendo fundamentalmente a la naturaleza, la clase, la intensidad, el volumen y el ámbito territorial de los transportes que se quieran efectuar.

TITULO III

CAPITULO PRIMERO

De la concesión de servicios regulares interurbanos

Art. 15. 1. Los servicios regulares interurbanos serán objeto de concesión de acuerdo con las siguientes modalidades:

a) Lineal: Cuando el servicio se preste por un solo itinerario base y de acuerdo con un calendario y un horario prefijados:

a.1) Lineal interzonal: Cuando el servicio se preste por un itinerario que no esté comprendido totalmente dentro de una zona de transporte.

a.2) Lineal-zonal: Cuando el servicio se preste por un itinerario que discorra íntegramente dentro de una sola zona de transporte.

b) Zonal: Cuando el servicio se preste en áreas o zonas del territorio previamente delimitadas y de conformidad con las condiciones mínimas señaladas por la concesión.

2. Las concesiones solicitadas serán siempre para servicios de carácter lineal, salvo que se pida de forma expresa el otorgamiento con carácter zonal o cuando así lo acuerde la Administración por razones de interés público.

Art. 16. 1. Las concesiones serán otorgadas por la autoridad que se determine reglamentariamente y de conformidad con el procedimiento aplicable a los contratos y concesiones de la Generalidad.

2. Las concesiones se otorgarán por un periodo de tiempo determinado, que será:

a) En las lineales interzonales, no inferior a quince años ni superior a veinticinco.

b) En las lineales zonales, no inferior a diez ni superior a quince.

c) En las zonales, no inferior a quince ni superior a veinticinco.

3. Las concesiones podrán ser prorrogadas sucesivamente cuando concurren en ellas las circunstancias que motivaron su otorgamiento. En ningún caso, sin embargo, el plazo total, incluidas las prórrogas, podrá exceder a los noventa y nueve años.

4. En el caso de prórroga, se requerirá de forma preceptiva el informe previo de la Comisión de Transportes de Cataluña.

Art. 17. 1. Podrá autorizarse la transferencia de una concesión cuando hayan transcurrido tres años desde la inauguración del servicio y el adquirente cumpla las condiciones establecidas por el artículo 10. En dicho caso se convertirá en el titular sin concurso público.

2. El plazo de la concesión que se otorgue de conformidad con el apartado 1 será el tiempo que quede por transcurrir de la concesión primitiva, salvo que se soliciten y se acuerden prórrogas, según lo dispuesto por la presente Ley.

3. La unificación de concesiones se considerará, en cualquier caso, como una nueva concesión, que tendrá como periodo de duración la media ponderada de los años de concesión que les queden a los servicios unificados.

Art. 18. 1. La Administración, por razones de interés público, podrá modificar las condiciones de otorgamiento de una concesión, respetando siempre el equilibrio económico de la misma.

2. Cuando se solicite la modificación de una concesión que pueda ocasionar una alteración del régimen de sus competencias, en lo que se refiere a líneas o redes de transportes de interés autonómico, la Generalidad podrá adoptar las medidas que procedan para mantener los servicios dentro del ámbito de su competencia, respetando siempre la necesaria comunicación interterritorial.

Art. 19. 1. Las concesiones se extinguirán por las siguientes causas:

a) Conclusión del periodo para el que haya sido otorgada y el de sus prórrogas.

b) Incumplimiento grave de las condiciones de la concesión.

c) Muerte del empresario individual, cuando los herederos o los trabajadores de la Empresa concesionaria no soliciten la transmisión, o extinción de la persona jurídica gestora del servicio.

d) Extinción de la persona jurídica gestora del servicio, si la Empresa sucesora o los trabajadores de la extinguida no solicitan su transmisión.

e) Quiebra o suspensión de pagos del concesionario, lo cual imposibilita la prestación del servicio.

f) Supresión del servicio por razones de interés público, mediante la indemnización que, en su caso, corresponda.

g) Rescate del servicio por la Administración.

h) Acuerdo mutuo entre la Administración y el concesionario.

2. Para evitar que la muerte del empresario individual extinga la concesión, el heredero o herederos o los trabajadores de la Empresa concesionaria deberán solicitar su transmisión en el plazo máximo de un año, a partir de la fecha de defunción. La posible transmisión se entenderá sin perjuicio del cumplimiento por los nuevos titulares de las condiciones de acceso a la profesión de acuerdo con las previsiones de la presente Ley.

3. En los supuestos establecidos por el apartado 1.b), c), d) y e) del presente artículo, la Administración deberá asegurar la continuidad en la prestación del servicio, haciendo uso de las instalaciones y el material afecto a la concesión o bien con las garantías prestadas en sustitución de aquellos elementos.

4. En los casos establecidos por el apartado 1, se aplicará lo dispuesto por la legislación reguladora en materia de contratación administrativa de la Generalidad en todo aquello que no se oponga a los preceptos de la presente Ley.

SECCIÓN PRIMERA.-DE LAS CONCESIONES DE SERVICIOS LINEALES

Art. 20. Las concesiones de servicios lineales sólo se otorgarán a las personas físicas o jurídicas que hayan accedido a la profesión de transportista.

Art. 21. 1. El otorgamiento de concesiones lineales deberá ajustarse a lo establecido en la presente Ley y, en su caso, a lo dispuesto por el Plan de Transporte de Viajeros de Cataluña.

2. No podrán otorgarse concesiones de servicios lineales en las áreas del territorio que hayan sido objeto de una concesión de servicio zonal, salvo que se haga para atender al tráfico entre zonas, o entre una zona y poblaciones no incluidas en ninguna de ellas.

3. La Administración, teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios, podrá otorgar concesiones de servicios lineales con recorridos coincidentes y autorizar servicios discrecionales con reiteración de itinerario en los alrededores de las grandes poblaciones y hasta la distancia máxima que se determine reglamentariamente desde el centro del núcleo urbano.

Art. 22. 1. Las concesiones de servicios lineales no comportarán derecho de tanteo sobre otras líneas o servicios regulares de transporte regulados en el ámbito de la presente Ley.

2. Se establecerán reglamentariamente las adecuadas previsiones a fin de garantizar la igualdad de condiciones entre los titulares de concesiones ya existentes y el resto de peticionarios que concurran a los concursos que, en su caso, se convoquen para la adjudicación de servicios.

3. Podrá autorizarse excepcionalmente y por razones de interés público, la unificación de dos o más concesiones de servicios lineales.

Art. 23. 1. Para prestar un servicio regular lineal podrán utilizarse vehículos propiedad del titular o arrendados. En cualquier caso, los vehículos deberán reunir las características exigidas y el concesionario deberá ser directamente responsable de la prestación y organización del servicio.

2. El titular de más de una concesión de servicio lineal podrá utilizar indistintamente los vehículos adscritos a cualquiera de las concesiones. Asimismo y previa autorización, podrán utilizarse vehículos afectos a concesiones de distintos titulares para realizar sus itinerarios sin solución de continuidad en el recorrido, y con salvaguarda de los tráfico de terceros.

3. Entre las condiciones de la concesión de servicio lineal deberán incluirse el número mínimo y las características de capacidad, idoneidad y seguridad de los vehículos que estén adscritos a ella.

Deberán determinarse también aquellas que el concesionario podrá modificar libremente para adaptar mejor el servicio a las necesidades de los usuarios. Reglamentariamente se establecerá la forma y la antelación mínima con que el concesionario deberá comunicar a la Administración las modificaciones que quiera introducir en la prestación de los servicios.

La Administración estará facultada para rechazar las modificaciones de libre decisión del concesionario por razones de interés público.

SECCIÓN SEGUNDA.-DE LAS CONCESIONES DE SERVICIOS ZONALES

Art. 24. 1. Las concesiones de servicios zonales podrán ser otorgadas indistintamente a transportistas y operadores de transporte, ya sean personas físicas o jurídicas.

2. Los solicitantes deberán acreditar la titularidad o representación de concesiones de servicios lineales de competencia de la Generalidad cuyos itinerarios constituyan, como mínimo, el 50 por 100 del total de los recorridos de las citadas concesiones lineales existentes en la zona de que se trate.

Art. 25. 1. Para otorgar una concesión de servicio zonal será necesaria la conformidad de todos los concesionarios de líneas regulares de competencia de la Generalidad cuyos itinerarios transcurran en más de un 50 por 100 por el área territorial propuesta, y también la de los titulares de servicios discrecionales con reiteración de itinerarios que igualmente transcurran en más de un 50 por 100 por el área de que se trate.

2. No tendrán carácter de concesiones de servicios zonales los que resulten de la unificación de dos o más lineales, de conformidad con lo establecido por la presente Ley y las disposiciones que la desarrollan.

Art. 26. 1. Las concesiones de servicios zonales se ajustarán a las determinaciones de un plan de explotación para la zona de que se trate, aprobado por la Administración a iniciativa del peticionario, que deberá contener las previsiones señaladas reglamentariamente y formará parte de las cláusulas de la concesión.

2. Los planes de explotación a que se refiere el apartado anterior se ajustarán, en su caso, a las disposiciones del Plan de Transportes de Viajeros de Cataluña y tendrán 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. La Administración, por razones de interés público, podrá constituir o modificar zonas de transporte y variar los planes de explotación.

Art. 27. 1. Las concesiones de servicios zonales comprenderán todos los servicios de transporte de viajeros en la zona de que se trate, salvo los servicios discrecionales sin reiteración de itinerario y los lineales que no se incorporen a la concesión.

2. Las concesiones de servicios lineales, cuyo itinerario transcurra en más de un 50 por 100 por una zona o área de transporte, se incorporarán automáticamente a dicha zona una vez transcurrido el plazo de duración de la respectiva concesión o antes, mediante la compensación económica adecuada, si el interés general así lo aconseja.

Art. 28. 1. Los servicios zonales podrán prestarse con vehículos propios o arrendados.

2. Cuando el concesionario sea un operador de transporte sólo tendrá que justificar a la Administración la disponibilidad de los vehículos con que se deba efectuar el transporte, cuya titularidad podrán seguir teniéndola las Empresas portadoras o sus propietarios.

CAPITULO II

De los servicios regulares urbanos

Art. 29. 1. Los municipios ejercerán las competencias de planificación, ordenación y gestión de los transportes públicos urbanos de viajeros, de conformidad con la legislación de régimen local y lo dispuesto por la presente Ley. Se considerarán servicios de transporte urbano los que discurren íntegramente por suelo urbano o urbanizable dentro del mismo término municipal.

2. Asimismo, tendrán carácter de urbanos aquellos servicios dedicados exclusivamente a comunicar suelos urbanos y urbanizables situados dentro de un mismo término municipal.

3. Los términos «suelo urbano» y «suelo urbanizable» expresados en los apartados anteriores se definen de conformidad con la legislación urbanística vigente.

4. En cualquier caso, las competencias en materia de transporte urbano se ejercerán con sujeción a la planificación territorial y, eventualmente, de conformidad con los planes específicos de transporte que puedan ser elaborados por la Administración autonómica en función de las exigencias generales para ordenarlos.

Art. 30. 1. Las Entidades locales, para gestionar los transportes de sus respectivas competencias, podrán constituir consorcios o suscribir convenios en los términos establecidos por la legislación de régimen local.

2. Corresponderá a la Administración autonómica la coordinación entre los transportes urbanos y los interurbanos.

3. En los municipios de menos de 100.000 habitantes los transportes urbanos podrán integrarse en las concesiones zonales si así lo aconsejan razones de interés público, previo informe favorable de los Ayuntamientos afectados.

TITULO IV

CAPITULO PRIMERO

De la autorización de los servicios discrecionales

Art. 31. 1. Los servicios discrecionales serán objeto de autorización, cuyo otorgamiento se efectuará de conformidad con el procedimiento que se determine reglamentariamente, y en el que deberán tenerse en cuenta los principios de economía, celeridad y eficacia. La duración de la autorización será de cinco años, y podrá ser prorrogada sucesivamente por períodos iguales mientras subsistan las circunstancias que hayan motivado su otorgamiento.

2. Las autorizaciones a que hace referencia el apartado 1 podrá concederse a cualesquiera personas físicas o jurídicas que posean la correspondiente licencia de calidad.

Art. 32. 1. No podrán autorizarse servicios discrecionales con reiteración de itinerario cuando éste deba transcurrir en más de un 50 por 100 por una zona de transporte, porque se considerarán comprendidos en la correspondiente concesión zonal, salvo lo dispuesto por el artículo 42.5.

2. No podrán reiterarse tampoco servicios discrecionales con vehículos de más de cinco plazas, incluida la del conductor, que ocasionen una minoración en el tránsito de los servicios regulares, salvo que se trate de transportes consolidados que, por la finalidad del servicio, deban sujetarse a itinerarios, calendarios y horarios predeterminados y cuyos recorridos no transcurran en más de un 50 por 100 por una zona de transporte.

Art. 33. Los servicios discrecionales podrán efectuarse con vehículos propios o arrendados y deberán contratarse por su capacidad total, salvo que exista autorización expresa para el cobro individual o por asiento. En cualquier caso, el titular de la autorización será el responsable de la prestación y organización del servicio.

Art. 34. 1. Los operadores de transporte discrecional serán las únicas personas naturales o jurídicas que, en defecto de la autorización expresa a que se refiere el artículo 33, podrán contratar servicios discrecionales con cobro individual.

2. Los operadores de transporte titulares de concesiones zonales tendrán carácter de operadores de transporte discrecional en sus zonas respectivas.

CAPITULO II

De la autorización de servicios oficiales y privados

Art. 35. Las disposiciones que se dicten para el desarrollo de la presente Ley establecerán las condiciones para el otorgamiento de las autorizaciones relativas a los transportes oficiales y privados y señalarán para estos últimos los supuestos en que el transporte deba ser considerado como una actividad complementaria o accesoria de otra principal con la que tenga relación directa.

CAPITULO III

De la concesión y autorización de estaciones de viajeros

Art. 36. 1. La construcción y explotación de estaciones de viajeros serán objeto de concesión administrativa, que se otorgará tal como se señale reglamentariamente y de conformidad con el procedimiento a que deben sujetarse los contratos y las concesiones administrativas de la Generalidad, previo informe de los Ayuntamientos del lugar y con audiencia a los concesionarios de servicios de transporte cuyas llegadas, salidas y tránsito se trate de concentrar.

2. Las concesiones de explotación tendrán una duración de cincuenta años y se extinguirán por cualquiera de las causas a que se refiere el artículo 19.

3. La localización de las estaciones se determinará de conformidad con los respectivos Ayuntamientos y en función de los planes urbanísticos, con audiencia a las Empresas transportistas y a los operadores afectados y sus asociaciones profesionales.

4. Las instalaciones anexas a los servicios exclusivos de una Empresa transportista u operadora de transporte sólo requerirán autorización administrativa, que se concederá de conformidad con lo dispuesto por el artículo 31.1.

TITULO V

CAPITULO PRIMERO

Del transporte con vehículos de nueve plazas, incluida la del conductor

SECCIÓN PRIMERA.-DE LOS SERVICIOS REGULARES

Art. 37. 1. No se otorgarán concesiones de servicios lineales cuya explotación pretenda efectuarse con vehículos de una capacidad máxima de nueve plazas, incluida la del conductor.

2. Podrá autorizarse, excepcionalmente, a los titulares de concesiones zonales para que realicen determinadas prestaciones de transporte mediante los vehículos a que hace referencia el apartado 1, siempre que la capacidad de los mismos sea superior a cinco plazas, incluida la del conductor.

SECCIÓN SEGUNDA. DE LOS SERVICIOS DISCRECIONALES

Art. 38. 1. Los servicios discrecionales serán autorizados por la Generalidad, dentro del territorio de Cataluña, sin radio de acción limitado, y se contratarán por su capacidad total, salvo que existiera habilitación expresa para el cobro individual por asiento.

2. El otorgamiento de las autorizaciones a que se refiere el apartado 1 se regirá por lo dispuesto en el artículo 31.

3. Corresponderá a los Ayuntamientos o a los entes metropolitanos legalmente constituidos la ordenación y gestión de los

servicios urbanos de transporte con vehículos con capacidad máxima de cinco plazas, incluida la del conductor. En dicho supuesto, incluso para los servicios interurbanos, la licencia municipal será condición indispensable para poder admitir pasajeros desde el municipio de que se trate, sin perjuicio de la autorización necesaria de la Generalidad.

4. Se determinarán reglamentariamente las modalidades y condiciones de prestación de los servicios mediante los vehículos a que se refiere el presente artículo.

SECCIÓN TERCERA. DEL TRANSPORTE SANITARIO

Art. 39. 1. Se considerará transporte sanitario el traslado de personas que no puedan valerse por sí mismas, efectuado con vehículos especialmente acondicionados para este fin.

2. A efectos de la presente Ley, se entenderá que una persona no puede valerse por sí misma cuando no pueda utilizar vehículos afectos al uso general sin presumible riesgo para su salud o la de la colectividad.

3. El transporte sanitario deberá ser objeto de autorización, que habilitará para circular por todo el territorio de Cataluña por un plazo de cinco años, prorrogable sucesivamente por periodos iguales mientras subsistan las circunstancias que motivaron su otorgamiento.

4. Se determinará reglamentariamente el órgano administrativo competente para otorgar las autorizaciones para el transporte sanitario.

Art. 40. 1. Los transportes sanitarios que transcurran por el ámbito definido en el artículo 3.º, 2.1, a), de la presente Ley se contratarán de conformidad con las tarifas mínimas y en las condiciones que se señalen reglamentariamente, cualquiera que sea la persona o Entidad que preste los servicios.

2. En los municipios de menos de 100.000 habitantes los transportes sanitarios tendrán siempre carácter interurbano.

Art. 41. 1. Los transportes sanitarios con finalidades de beneficencia o protección ciudadana, ya sean urbanos o interurbanos, se efectuarán libremente y sin abono de contraprestación de los usuarios.

2. Se excluyen del ámbito de aplicación de la presente Ley los transportes sanitarios militares.

TITULO VI

CAPITULO PRIMERO

De la coordinación de los servicios regulares y discrecionales interurbanos

Art. 42. 1. Las concesiones de servicios lineales que, de conformidad con lo dispuesto por la presente Ley, se mantengan en una zona de transporte se acomodarán al plan de explotación de dicha zona en los términos que se establezcan reglamentariamente.

2. No podrán otorgarse nuevas concesiones de servicios lineales en las zonas que hayan sido objeto de concesión de conformidad con la presente Ley, excepto para el tránsito interzonal.

3. De conformidad con lo dispuesto por el artículo 21, 1, no podrán otorgarse concesiones de servicios lineales que comporten reiteración de otras ya existentes.

4. Los servicios interzonales sólo podrán otorgarse previo acuerdo de los concesionarios zonales de las áreas afectadas y con sujeción a las directrices que, en su caso, pueda establecer la Administración. No obstante, este tipo de servicios podrán implantarse por razones de interés público, previa audiencia a los concesionarios afectados.

5. Los concesionarios zonales tendrán preferencia para la prestación de los servicios discrecionales de personas en grupo, de acuerdo con itinerarios, calendarios y horarios predeterminados, siempre que el lugar o el punto donde radique la actividad que justifique el transporte esté situado en el territorio que comprende la concesión.

6. La Administración autonómica coordinará, en lo que afecta a los tránsitos autonómicos, los transportes de la Comunidad Autónoma y los estatales cuando los itinerarios de éstos pasen por el territorio de Cataluña.

CAPITULO II

De la coordinación entre distintas modalidades de transporte

Art. 43. 1. Los transportes de viajeros por carretera objeto de la presente Ley se coordinarán con los servicios intercomunitarios correspondientes a otras modalidades de transporte, de conformidad con la legislación del Estado.

2. La Administración de la Generalidad coordinará los transportes de viajeros por carretera a que se refiere la presente Ley con

los servicios autonómicos propios de otras modalidades de transporte, con sujeción a los siguientes principios:

a) Propiciará la canalización de los tráficos entre las distintas modalidades de transporte, atendiendo a la funcionalidad e idoneidad de cada uno, y velará por el establecimiento de las adecuadas conexiones, especialmente en lo que se refiere a itinerarios, horarios y tarifas.

b) No podrá conceder, como norma general, servicios regulares de carácter lineal o zonal con itinerarios que coincidan total o parcialmente con los del ferrocarril y que puedan comportar una minoración no justificada del tránsito ferroviario.

c) Podrá autorizar en las cercanías de las grandes poblaciones y hasta la distancia máxima determinada reglamentariamente, teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios, cualquier clase de servicios de transporte de viajeros por carretera aunque sus itinerarios sean coincidentes.

d) Aunque las Empresas ferroviarias podrán ser concesionarias de cualquier tipo de servicio regular y discrecional interurbano por carretera definido por la presente Ley, se autoriza excepcionalmente, y con carácter temporal, a las Empresas ferroviarias para que puedan prestar servicios de transporte de viajeros, aunque sean total o parcialmente coincidentes con otros, a fin de suplir los que no puedan efectuar por causas de fuerza mayor o ajenas a la explotación normal del ferrocarril.

e) Podrá autorizar a las Empresas ferroviarias a abrir despachos con la exclusiva finalidad de proporcionar servicio ferroviario a localidades situadas a una distancia no superior a cinco kilómetros de la estación más próxima, de la que se considerará que forman parte, a todos los efectos. El servicio entre el despacho y la estación a la que esté vinculado se ofrecerá, con carácter previo, a los concesionarios de servicios lineales o zonales que pueda haber en el trayecto antes del establecimiento del despacho, el cual no será obstáculo para que pueda existir también entre los mismos puntos un servicio análogo por carretera, lineal o zonal, sin combinación con el ferrocarril.

Art. 44. La coordinación entre las distintas modalidades de transporte en las áreas urbanas tenderá a conseguir que la explotación se realice como si integraran una sola red.

TITULO VII

CAPITULO PRIMERO

De la documentación en el transporte de viajeros por carretera

Art. 45. 1. Los servicios regulares de transporte de viajeros por carretera, en cualquiera de las modalidades, expedirán un billete y, en su caso, un talón de equipajes o recados, en los que deberán figurar los requisitos establecidos por el Código de Comercio y las demás Leyes o disposiciones aplicables, y los que puedan señalarse reglamentariamente, a efectos de la presente Ley.

2. Lo dispuesto por el apartado 1 se aplicará también a los servicios discrecionales con cobro individual.

3. Los servicios discrecionales y los arrendamientos de vehículos se efectuarán al amparo de un documento que expresará las condiciones del contrato y las que se establezcan reglamentariamente para el cumplimiento de la presente Ley.

4. Los billetes, los talones de equipajes o recados y los demás documentos a que se refieren los apartados 1, 2 y 3 podrán ajustarse a modelos normalizados. La Administración establecerá las características de dichos modelos, entre las que deberá tener en cuenta la posible expedición por medios mecánicos o electrónicos y el posterior tratamiento informático de los documentos.

CAPITULO II

De la documentación empresarial

Art. 46. 1. Las normas que se dicten para el desarrollo de la presente Ley podrán disponer que en la documentación de las Empresas queden reflejados los datos que permitan conocer, en cada momento, los niveles de prestación, ocupación y rentabilidad de los servicios.

2. A efectos de lo dispuesto por el apartado 1, podrán establecerse formularios sobre la situación de las Empresas y de los servicios que prestan.

Art. 47. 1. Todas las Empresas concesionarias o los titulares de los servicios a que se refiere la presente Ley deberán tener a disposición de los usuarios un libro de reclamaciones, visado y foliado por la Administración, en el que se harán constar todas las reclamaciones, quejas y observaciones que se formulen en relación con los servicios.

2. Podrá determinarse reglamentariamente que el libro de reclamaciones se ajuste a un modelo normalizado y se señalará la

forma de extender los asientos, la de dar conocimiento de ello a la Administración y el lugar donde deberá hallarse a disposición de los usuarios.

TITULO VIII

CAPITULO PRIMERO

De las tarifas

Art. 48. 1. Los pliegos de cláusulas de explotación de los servicios que sean objeto de concesión administrativa especificarán las tarifas máximas y mínimas que deban cobrarse a los usuarios, con el desglose de los factores constitutivos de las tarifas y los procedimientos para revisarlas. En cada caso, las tarifas de dichos servicios deberán tener en cuenta las previsiones de la política general de precios en materia de transporte.

2. Los servicios que solo requieran autorización administrativa deberán ser contratados de acuerdo con las tarifas vigentes en el momento de la contratación y dentro de los límites establecidos por dicha autorización. Si no existieran tarifas, la contratación se realizará de acuerdo con los precios usuales o de mercado correspondientes al lugar en que se efectúe.

3. Tanto en los servicios regulares como en los discrecionales, las tarifas podrán ser obligatorias o de referencia y serán fijadas por la Administración. Su estructura se configurará fomentando la calidad y la seguridad, y cubrirán el coste real del servicio, incluidos la amortización y un beneficio empresarial razonable.

4. Las tarifas se revisarán con carácter individual o general, por decisión de la Administración, a iniciativa suya o a petición del titular de la concesión o de la autorización, o de las respectivas asociaciones empresariales, cuando la evolución de los costes haya alterado el equilibrio económico del servicio.

CAPITULO II

De las subvenciones

Art. 49. 1. Los servicios regulares de transporte, en cualquiera de las modalidades, podrán ser subvencionados por la Administración de conformidad con las disposiciones anuales de la Ley de Presupuestos de la Generalidad.

2. Las subvenciones que se concedan por déficit en la explotación, tenderán a mantener el equilibrio económico-financiero de las concesiones cuando resulte alterado como consecuencia de las tarifas fijadas por la Administración o por la conveniencia de crear o sostener determinados servicios por razones de interés general.

3. Los concesionarios que soliciten las subvenciones a que se refieren los apartados 1 y 2, deberán acreditar, ante la Administración, que reúnen los requisitos señalados en cada caso, y estarán sujetos al control de la Administración en lo que se refiere a la correcta utilización de los fondos recibidos.

TITULO IX

CAPITULO PRIMERO

De la inspección

Art. 50. 1. La vigilancia e inspección de los servicios y actividades objeto de la presente Ley serán ejercidas por el órgano que se determine reglamentariamente, que tendrá la consideración de autoridad pública a todos los efectos y gozará de plena independencia en su actuación.

2. Los titulares de las concesiones y autorizaciones tendrán la obligación de facilitar al personal de la inspección en ejercicio de sus funciones el acceso a sus vehículos e instalaciones y el examen de los libros de contabilidad y de los datos estadísticos y demás documentos que deban formalizar de conformidad con la presente Ley y las disposiciones que la desarrollen.

3. Las actas levantadas por la inspección reflejarán con claridad y precisión los antecedentes y circunstancias de los hechos o actividades que constituyan el objeto de las mismas, la conformidad o disconformidad motivada de los interesados y las disposiciones que, en su caso, se consideren infringidas.

4. Las actas motivarán, si procede, la incoación del correspondiente expediente sancionador.

CAPITULO II

De las infracciones y sanciones

Art. 51. 1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras del transporte de viajeros por carretera corresponderá:

a) A la persona física o jurídica titular de la licencia, concesión o autorización, en las infracciones cometidas con ocasión de actividades y servicios sujetos a licencia, concesión o autorización administrativa.

b) A la persona física o jurídica titular de la actividad o propiedad del vehículo, en las infracciones cometidas con ocasión del ejercicio de las actividades reguladas en la presente Ley sin haber solicitado y obtenido la correspondiente licencia, concesión o autorización.

c) A la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad en las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros no incluidos en los apartados a) y b) y que tengan actividades afectadas por la legislación reguladora del transporte de viajeros por carretera.

2. Se exigirá la correspondiente responsabilidad administrativa a las infracciones señaladas por la presente Ley, sin perjuicio de la que pueda corresponder a éstos o a otros responsables por infracción de la legislación penal, de tráfico, laboral u otras aplicables.

3. Se exigirá la responsabilidad administrativa a las personas físicas o jurídicas a las que se refiere el apartado 1, sin perjuicio de que éstas puedan deducir las acciones que resulten procedentes contra las personas a las que sean materialmente imputables las infracciones y trasladarles, en su caso, la responsabilidad mencionada.

Art. 52. Las infracciones de las normas reguladoras del transporte de viajeros por carretera se clasifican en muy graves, graves y leves.

Art. 53. Se considerarán infracciones muy graves:

a) Ejercer actividades reguladas por la presente Ley sin haber solicitado y obtenido la correspondiente licencia, concesión o autorización.

b) Prestar servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas porque comportan peligro grave y directo.

c) Manipular o falsear intencionadamente el tacógrafo u otros instrumentos de control cuya instalación es obligada en el vehículo, de forma que no se obtengan datos o que los que se obtengan sean falsos, con repercusión en la seguridad u ordenación del transporte.

d) Llevar en un lugar visible del vehículo el distintivo correspondiente a un tipo de transporte para el que no se tiene autorización.

e) Obstruir la actuación de la inspección de los transportes de forma que se impida o se retrase el ejercicio de las funciones que tiene atribuidas reglamentariamente, o bien negarse a dicha actuación.

f) Cometer infracciones graves de conformidad con lo establecido por el artículo 54 cuando en los doce meses anteriores el responsable haya sido objeto de sanción mediante resolución definitiva por vía administrativa por otra infracción tipificada en un mismo apartado del artículo 54.

Art. 54. Se considerarán infracciones graves:

a) Prestar servicios en condiciones distintas de las señaladas en la presente Ley y las disposiciones que la desarrollen, o de las que fije la Administración al otorgar las concesiones o autorizaciones, salvo que sea calificada como infracción muy grave de conformidad con lo establecido por el artículo 53.

b) Prestar actividades o servicios privados sin el preceptivo título administrativo habilitante.

c) Prestar servicios utilizando la mediación de una persona física o jurídica no autorizada para dicha actividad, sin perjuicio de la sanción que pueda corresponder al mediador, de conformidad con lo establecido en el artículo 53, a).

d) Incumplir el régimen tarifario. La responsabilidad corresponderá, en todos los casos, al transportista y al intermediario, así como a la otra parte contratante cuando su actuación sea determinante del incumplimiento.

e) Faltar el tacógrafo, elementos del mismo u otros instrumentos de control que hay que llevar instalados en el vehículo, o llevarlos en condiciones de no funcionamiento, cuando sea imputable al transportista.

f) Faltar datos esenciales de la documentación obligatoria o falsearlos.

g) Incumplir reiteradamente, sin justificación, los horarios en los servicios cuando hayan sido prefijados por la Administración.

h) Faltar el libro de reclamaciones, obstruir su disposición al público o negarla, y ocultarlo o retrasar injustificadamente el conocimiento a la inspección de las reclamaciones o quejas consignadas en dicho libro.

i) Efectuar el transporte sin reunir todos los requisitos fijados por el artículo 10, salvo que deba ser considerado como falta muy grave de conformidad con el artículo 53, a).

j) Contratar el transporte con transportistas que no se encuentren debidamente autorizados para efectuarlo, siempre que el volumen de contratación de la Empresa alcance las magnitudes determinadas reglamentariamente.

k) La negativa u obstrucción a la actuación de los servicios de inspección cuando no concurren las circunstancias previstas por el artículo 53, d).

l) La no suscripción de los seguros obligatorios establecidos por Ley.

m) Cometer infracciones calificadas como leves de conformidad con el artículo 55, cuando en los doce meses anteriores el responsable haya sido objeto de sanción mediante resolución definitiva por vía administrativa por otra infracción tipificada en un mismo apartado del artículo 55.

n) Cometer cualquiera de las infracciones señaladas en el artículo 53, cuando por la naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave.

o) Cometer cualquier otra infracción no incluida en los apartados precedentes y que las normas reglamentarias del transporte de viajeros por carretera califiquen como grave, de conformidad con los principios de la presente Ley.

Art. 55. Se considerarán infracciones leves:

a) Prestar servicios regulados por la presente Ley sin llevar en el vehículo la documentación formal que acredite la posesión del correspondiente título habilitante.

b) No llevar en lugar visible del vehículo los distintivos exigidos por la normativa vigente relativos al correspondiente tipo de transporte y utilizar inadecuadamente dichos distintivos, salvo que deba ser calificada como muy grave de conformidad con lo dispuesto por el artículo 53, b).

c) Transportar viajeros en número superior al autorizado para el vehículo de que se trate, salvo que deba ser calificada como muy grave de conformidad con lo dispuesto por el artículo 53, b).

d) Faltar los preceptivos cuadros de tarifas, calendarios, horarios, avisos y otros de obligada exhibición para el conocimiento del público.

e) Incumplir las normas generales de policía en instalaciones fijas y en vehículos, salvo que deba ser calificada como grave o muy grave.

f) Tener un trato desconsiderado con los usuarios. Esta infracción será calificada de acuerdo con lo establecido por la normativa reguladora de los derechos de los usuarios y consumidores.

g) Cometer cualquiera de las infracciones no incluidas en los apartados precedentes que las normas reglamentarias califiquen como leve, de acuerdo con los principios de la presente Ley.

h) No mantener la limpieza y buen estado del aspecto del vehículo.

i) Cometer cualquiera de las infracciones señaladas por el artículo 54 cuando por la naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como grave.

Art. 56. 1. Las infracciones leves serán sancionadas con una multa de 5.000 a 40.000 pesetas; las graves, con una multa de 40.001 a 200.000 pesetas, y las muy graves, con una multa de 200.001 a 400.000 pesetas.

2. La comisión de las infracciones señaladas por el artículo 53, a) y b), podrá implicar, además de la sanción pecuniaria que corresponda, el precinto del vehículo con que se efectúe el transporte y la clausura del local donde, en su caso, se ejerzan las actividades, ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio, en cualquier caso, del pago de los salarios o de las indemnizaciones que procedan, y de las medidas que se puedan fijar para garantizarlo.

3. Cuando los responsables de las infracciones señaladas por el artículo 53 hayan sido sancionados mediante resolución definitiva por vía administrativa por el mismo tipo de infracción, en los doce meses anteriores, la segunda infracción comportará la retirada temporal de la correspondiente autorización administrativa, a cuyo amparo se efectuaba la actividad o se prestaba el servicio, por un plazo máximo de un año. La tercera infracción o las sucesivas en el mencionado plazo de doce meses comportarán la retirada provisional o definitiva de la autorización. En el cómputo del plazo mencionado no se tendrán en cuenta los periodos en los que no haya sido posible efectuar la actividad o prestar el servicio por haber sido temporalmente retirada la autorización.

4. Las sanciones reguladas por la presente Ley se entenderán, en cualquier caso, como compatibles con la posibilidad de que la Administración acuerde la caducidad de la concesión o la revocación de la autorización por las causas y con el procedimiento establecidos por la legislación vigente.

Art. 57. 1. Las infracciones señaladas en los artículos 53, f), 54, f), y 56, 3, podrán ser agravadas cuando concorra en ellas alguno de los siguientes supuestos:

Primero.—Si las infracciones se han cometido con motivo de prestar servicios o efectuar actividades sometidos a una misma concesión o autorización administrativa.

Segundo.—Si las infracciones se han cometido con motivo de la realización material por el mismo responsable de servicios de transporte sujetos a autorizaciones diversas, cuando éstas se refieran a un mismo tipo de transporte.

A estos efectos se entenderá que integran un mismo tipo de transporte:

- a) Los transportes privados.
- b) Los transportes con vehículos de diez o más plazas, incluida la del conductor.
- c) Los transportes con vehículos de capacidad inferior a diez plazas, incluida la del conductor.

Tercero.—Si las infracciones se han cometido al efectuar actividades que no consistan en la prestación material de servicios de transporte pero que efectúe la misma Empresa como complementarias de dicha prestación material, aunque los servicios estén sometidos a autorizaciones diversas y éstas no correspondan al mismo tipo de transporte.

Cuarto.—Si las infracciones se han cometido con motivo de servicios o actividades prestados sin el correspondiente título administrativo, siempre que aquéllas se hayan producido al efectuar un mismo servicio o una misma actividad que deban hacerse al amparo de un título administrativo único, o en la prestación material de un mismo tipo de transporte según lo dispuesto por el punto segundo.

Quinto.—Si son imputables a los responsables a que se refiere el artículo 51.

2. La cuantía de la sanción que se imponga dentro de los límites fijados por la presente Ley, se modulará de acuerdo con la mayor o menor tendencia infractora que revele el número de sanciones en relación con el total de actividades o servicios prestados y su trascendencia social, de acuerdo con los criterios que se establezcan reglamentariamente. El agravamiento establecido por el presente artículo no se aplicará cuando el número de sanciones definitivas, en relación con el volumen de actividades o servicios prestados por el sujeto responsable, no denote una tendencia infractora especial.

3. El agravamiento señalado por el presente artículo no procederá, para la persona física o jurídica sancionada por infracción anterior de cualquiera de los preceptos mencionados en el apartado 1, como responsable administrativo, en virtud de resolución judicial o administrativa, cuando la responsabilidad material de dicha infracción era imputable a otra persona, según el supuesto establecido por el artículo 51, 3.

Art. 58. 1. Las infracciones de la legislación reguladora del transporte de viajeros por carretera prescribirán a los tres meses de haberse cometido, si antes de transcurrido dicho plazo no se ha notificado al presunto responsable de incoación del expediente sancionador o si, habiéndose iniciado éste, las actuaciones estuvieran paralizadas por un tiempo superior a dicho período, que deberá computarse entre dos actuaciones o diligencias consecutivas que resultasen necesarias por ley o por reglamento para resolver el expediente.

2. El plazo de prescripción de las infracciones se interrumpirá, en cualquier caso, cuando deban practicarse actuaciones, que deberán figurar de manera expresa en el expediente, encaminadas a averiguar la identidad o domicilio del denunciante o cualquier otra circunstancia necesaria para comprobar y calificar la infracción.

Art. 59. 1. La competencia para imponer las sanciones establecidas por la presente Ley corresponderá a los órganos que la tengan atribuida reglamentariamente.

2. La caducidad de la concesión o la revocación de la autorización serán impuestas, en cualquier caso, por la autoridad que las otorgó.

3. La caducidad de la concesión o la revocación de la autorización comportarán la inhabilitación, por un plazo máximo de cinco años, para solicitar una nueva concesión o autorización.

Art. 60. Los expedientes sancionadores se tramitarán de conformidad con lo establecido por las normas de procedimiento administrativo aplicables a la Generalidad.

TITULO X

CAPITULO PRIMERO

Del Registro General de Transportistas y Empresas Auxiliares y Complementarias del Transporte de Viajeros por Carretera

Art. 61. 1. Se crea el Registro General de Transportistas y Empresas Auxiliares y Complementarias del Transporte de Viaje-

ros por Carretera, en el que deberán inscribirse, de oficio, los titulares de las concesiones y autorizaciones otorgadas de conformidad con la presente Ley.

2. En la hoja abierta para cada titular se anotarán los datos relativos a las concesiones y autorizaciones que le hayan sido otorgadas, con expresión de sus particularidades y sus posteriores modificaciones; la persona o personas que de forma efectiva y permanente dirijan la actividad; los vehículos y elementos de transporte afectos a la explotación, si los hay; el local o locales de que disponga; las sanciones impuestas, si lo han sido en firme o consentidas, y todos los demás puntos que se determinen reglamentariamente.

3. El Registro será público y cualquier persona podrá obtener una certificación de los asientos.

4. Se determinarán reglamentariamente la organización y el funcionamiento del Registro que podrá estructurarse en secciones en función de la distribución territorial de los órganos competentes en materia de transporte.

CAPITULO II

De la Comisión de Transportes de Cataluña

Art. 62. 1. La Comisión de Transportes de Cataluña es el órgano consultivo y asesor de la Generalidad en materia de transporte de viajeros por carretera, sin perjuicio de las facultades que otras leyes o disposiciones especiales atribuyan a otros órganos consultivos.

2. Se requerirá el informe de la Comisión en los siguientes casos:

- a) Otorgamiento y prórroga de concesiones de servicios lineales y zonales, centros y estaciones de viajeros.
- b) Rescate de concesiones.
- c) Aprobación de los planes de transporte urbanos e interurbanos, modificación de los mismos y de las zonas de transportes.
- d) Integración de los transportes urbanos e interurbanos a las áreas o zonas de transporte.
- e) Imposición de sanciones que comporten la caducidad de las concesiones o la revocación de las autorizaciones.

3. La Comisión podrá informar sobre cualquier asunto o materia de interés para el transporte de viajeros en Cataluña.

4. Se determinarán reglamentariamente la composición y el régimen de funcionamiento de la Comisión, de manera que quede debidamente asegurada la representación de transportistas, operadores del transporte, trabajadores y usuarios.

CAPITULO III

Del régimen jurídico administrativo

Art. 63. La Administración actuará según lo dispuesto en las prescripciones de la legislación de procedimiento administrativo aplicable a la Generalidad.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—Se autoriza al Consejo Ejecutivo para adaptar por Decreto, a propuesta del Consejo de Política Territorial y Obras Públicas, la cuantía máxima de las sanciones pecuniarias establecidas por la presente Ley a la evolución de las circunstancias socioeconómicas, de acuerdo con el Índice General Ponderado de Precios al Consumo publicado por el Instituto Nacional de Estadística.

Segunda.—El Consejo Ejecutivo, a propuesta del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, dictará el reglamento o reglamentos para desarrollar y aplicar la presente Ley.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.—1. Los titulares de concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera de competencia de la Generalidad vigentes en el momento de la entrada en vigor de la presente Ley podrán, en el plazo de seis meses, optar por seguir prestando los servicios al amparo de la legislación vigente en el momento del otorgamiento o por sustituir la concesión por otra ajustada a lo establecido por la presente Ley. Si una vez transcurrido el plazo indicado de seis meses no se produce, de forma expresa, dicha opción se entenderá que se produce a favor del sometimiento a la presente Ley.

2. Si los concesionarios optan por la primera de las posibilidades señaladas en el apartado 1, la Administración podrá efectuar el rescate de las concesiones, de conformidad con el procedimiento establecido por la legislación vigente en el momento en que fueron otorgadas, cuando se cumplan veinticinco años de la adjudicación.

3. Si los concesionarios optan por sustituir sus concesiones de conformidad con los preceptos de la presente Ley, éstas quedarán automáticamente convalidadas, a todos los efectos, por un plazo de veinte años, a contar desde la fecha de convalidación, sin perjuicio de las prórrogas que procedan, según lo dispuesto por el artículo 16, 3. Se determinarán reglamentariamente los supuestos en que los titulares de servicios regulares que opten por sustituir la concesión podrán gozar de los derechos y los tráficós actualmente existentes en relación con los servicios zonales o urbanos extablecidos a partir de la aprobación de la presente Ley.

Segunda.—Los concesionarios que, según lo dispuesto por la Legislación anterior, tengan reconocido un derecho preferente para la prestación de servicios discrecionales con reiteración de itinerario para el transporte de obreros y escolares, podrán ejercerlo durante el período de cinco años, a contar desde la entrada en vigor de la presente Ley, salvo que antes de la expiración de dicho plazo la línea regular de la que derive el derecho de preferencia haya quedado integrada en una zona objeto de concesión.

Tercera.—Se otorgará autorización de transporte discrecional, al amparo de la presente Ley, a los titulares de autorizaciones de transporte discrecional con residencia en Cataluña en el momento de la entrada en vigor de la presente Ley, cuando lo soliciten en el plazo de tres años a contar desde la entrada en vigor.

Cuarta.—Las personas, Entidades o Empresas individuales o colectivas habilitadas por ley para realizar transporte público por carretera, deberán acreditar en todos los casos el cumplimiento del requisito de capacitación profesional antes del 1 de enero de 1988.

No obstante, quedarán dispensados de acreditar este requisito de capacitación profesional:

a) Las personas físicas que sean titulares de autorizaciones de concesiones administrativas de transportes públicos por carretera otorgadas a su favor antes del 1 de enero de 1983.

b) Las Empresas que sean titulares de autorizaciones o concesiones administrativas de transporte público por carretera otorgadas a su favor antes del 1 de enero de 1983, en las que la dirección efectiva está a cargo de la persona que la ejercía antes del 1 de enero de 1983.

Cuando se trate de Empresas o Entidades, individuales o colectivas, titulares de autorizaciones o concesiones administrativas de transporte público por carretera otorgadas a su favor entre el 31 de diciembre de 1982 y el 1 de enero de 1986, el cumplimiento del requisito de capacitación profesional se acreditará mediante la comprobación individual de su experiencia efectiva a cargo de la Administración de Transportes de la Generalidad de Cataluña.

Quinta.—Los que a la entrada en vigor de la presente Ley sean titulares de autorizaciones de transporte privado de viajeros para servicio propio o particular complementario podrán seguir ejerciendo la actividad autorizada de acuerdo con la legislación anterior, mediante los vehículos de los que sean titulares u otros que los sustituyan con la misma titularidad, cuya capacidad no podrá exceder a la de los sustituidos en más de un 30 por 100.

Sexta.—La Administración, de conformidad con lo que se determine reglamentariamente, podrá autorizar la continuación durante un período máximo de un año, prorrogable por seis meses en casos particulares debidamente justificados, de los servicios de transporte prestados por las personas, Empresas o Entidades individuales o colectivas, públicas o privadas, que reúnan las condiciones de honorabilidad y capacidad económica necesarias, de conformidad con lo establecido por la presente Ley, aunque no se cumpla el requisito de capacitación profesional, en caso de muerte o incapacidad física o legal de la persona que hasta entonces hubiera cumplido dicho requisito.

Sin perjuicio de lo dispuesto por el párrafo anterior y siempre que se tenga una experiencia práctica de, al menos, tres años en la gestión efectiva de la Empresa, podrá autorizarse excepcionalmente con carácter definitivo la continuación de la explotación, aunque el titular no acredite el cumplimiento del requisito de la capacitación profesional.

Los derechos reconocidos en las disposiciones transitorias anteriores serán transmisibles «mortis causa» durante el plazo de cinco años contados desde la entrada en vigor de la presente Ley.

Séptima.—Las compañías de ferrocarril que a la entrada en vigor de la presente Ley tengan autorizados despachos ferroviarios, podrán seguir poseyéndolos en las mismas condiciones en que les fueron otorgados. No obstante, cualquier variación de su régimen de explotación comportará la adaptación a lo establecido por la presente Ley para estos tipos de autorizaciones.

Octava.—1. Los expedientes de establecimiento de nuevos servicios regulares de transportes de viajeros por carretera iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley se regirán por la normativa vigente en el momento de su iniciación, siempre que haya sido declarada la necesidad de establecimiento del servicio, pero la concesión que, en su caso, se otorgue se entenderá adjudicada de conformidad con las prescripciones de la presente Ley, y quedará en consecuencia sujeta a sus preceptos.

2. Los expedientes que a la entrada en vigor de la presente Ley no hayan superado el trámite de declaración de la necesidad de establecimiento del servicio serán clausurados, sin perjuicio de que los solicitantes puedan reiterar la petición de conformidad con lo establecido por la presente Ley. En tal caso, dichas peticiones reiteradas gozarán de preferencia en la tramitación en relación con las formuladas por otros peticionarios para el otorgamiento de un servicio de características idénticas.

Novena.—1. Los contratos suscritos por las Compañías ferroviarias con Empresas de transporte por carretera, al amparo de lo establecido por el artículo 22 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Mecánicos por Carretera, de 9 de diciembre de 1949, podrán mantener su vigencia en los términos en que fueron acordados.

2. A efectos de lo establecido por el apartado 1, las unificaciones de los servicios objeto de los referidos contratos y su adaptación a los preceptos de la presente Ley no serán consideradas como nuevas concesiones.

Décima.—Mientras por ley o por vía reglamentaria no se hayan articulado los sistemas para hacer efectivos los cambios de titularidad que en relación con determinados servicios operarán los preceptos de la presente Ley, la gestión de dichos servicios seguirá siendo ejercida por los Entes u Organismos que eran titulares de los mismos con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley.

DISPOSICION DEROGATORIA

Única.—Quedan derogadas todas aquellas disposiciones dictadas por la Generalidad que se opongan a la presente Ley o la contradigan.

DISPOSICION FINAL

No serán de aplicación en el ámbito territorial de la Generalidad, para estos servicios de su competencia, las Leyes de 27 de diciembre de 1947, de Ordenación de Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación de Transportes Mecánicos Terrestres de la misma fecha, y las disposiciones dictadas por el Estado que las desarrollen y complementen, en todo aquello que se oponga a la presente Ley o la contradiga.

Por tanto ordeno que todos los ciudadanos a los que sea de aplicación esta Ley cooperen a su cumplimiento y que los Tribunales y Autoridades a los que corresponda la hagan cumplir.

Palacio de la Generalidad, 28 de mayo de 1987.

XAVIER BIGATA I RIBE
Consejero de Política Territorial
y Obras Públicas

JORDI PUJOL,
Presidente de la Generalidad

(«Boletín Oficial de la Generalidad de Cataluña» número 851, 12 de junio de 1987)

AVISO A LOS SUSCRIPTORES

Encartado en el centro de este fascículo se incluye un suplemento dedicado a Sentencias del Tribunal Constitucional