



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

X LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

12 de abril de 2013

Núm. 32-2

Pág. 1

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000032 Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas e índice de enmiendas al articulado presentadas en relación con el Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de abril de 2013.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta la siguiente enmienda a la totalidad de devolución al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de marzo de 2013.—**Ascensión de las Heras Ladera**, Diputada.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

A la totalidad

De devolución.

Este Proyecto de Ley profundiza en las lagunas y carencias de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), norma economicista y sesgada hacia aspectos muy predominantemente mercantiles. Esta óptica reduccionista obvia el hecho de que el transporte constituye un instrumento primordial de satisfacción de derechos ciudadanos, tanto los específicos de movilidad y accesibilidad, como los que se cimientan en la disponibilidad de materias imprescindibles como los alimentos, los distintos tipos de enseres y todo el conjunto de bienes que, sin negar su naturaleza económica, constituyen la base de las casi infinitas variedades de la actividad individual y social de las personas.

La exposición de motivos del Proyecto de Ley señala que son tres las causas principales para promover la modificación de la actual LOTT. En primer lugar, la necesidad de adaptarla a los Reglamentos europeos 1071/2009, 1072/2009 y 1073/2009, por los que se establecen las condiciones de acceso a la profesión de transportista por carretera y de acceso al mercado. En segundo lugar, la conveniencia de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

revisar la tipificación de infracciones y el régimen sancionador. Y por último, la necesidad de reducir barreras operativas y cargas administrativas para las empresas que operan en el sector.

Pues bien, estos objetivos, o no se cumplen en buena parte de los preceptos recogidos en el Proyecto de Ley, o lo hacen desde nuestro punto de vista de forma contraproducente. Algunos de los artículos modificados introducen regulaciones con adaptaciones que en ningún caso refuerzan el espíritu de los Reglamentos, sino que incluso obvian los problemas que aquellos tratan de resolver.

Sorprende, en particular, que el detonante de las modificaciones que se contienen en este Proyecto de Ley sean los Reglamentos citados, cuando en Bruselas se sigue debatiendo actualmente otra modificación de los mismos y el propio Consejo de Estado señala que esta revisión de la LOTT no es necesaria, si el motivo que la impulsa son dichos Reglamentos y apenas existen modificaciones sobre cabotaje, acceso al mercado o a la profesión, salvo un insuficiente refuerzo del requisito de establecimiento. También sorprende que estos Reglamentos sean tratados en países como Francia y Bélgica reforzando los requisitos de establecimiento, eliminando el falso cabotaje, buscando mecanismos de honorabilidad o el respeto de tarifas y, en suma, estructurando el sector de transporte por carretera para evitar la proliferación de prácticas no deseables, y todo ello bajo el paraguas del consenso. La razón es sencilla, en estos países parece que sí se le da al sector de transporte terrestre la importancia económica y social que realmente tiene.

Respecto a la revisión de la tipificación de infracciones y del régimen sancionador, en realidad el énfasis se pone en la reducción de las cuantías de las sanciones, por término medio de un 30% y que puede ser superior a efectos prácticos, y además con incentivos perversos que podrían hacer rentables determinadas conductas infractoras. Y esto se hace en un momento en el que están creciendo las irregularidades y la accidentalidad de los conductores profesionales. No se considera, además, el peso que representan las infracciones que podríamos denominar sociales sobre el total, ya que estas superan a la suma del resto de infracciones en el sector. Por si fuera poco, se pretende extender la corresponsabilidad al conductor para eximir a las empresas del pago de sanciones y olvidándose de quienes obligan a saltarse los límites de conducción y descanso, como son los clientes. Esto puede abrir la puerta a eximir a las empresas del pago de ciertas sanciones trasladándolo a los asalariados de las mismas.

El texto del Gobierno muestra una marcada animadversión hacia la acción y control público en el campo del transporte y señala, ya se ha dicho, como uno de los objetivos de la reforma el disminuir las cargas administrativas de las empresas, dando a entender que el quehacer de la Administración en la supervisión del transporte es un estorbo y un entorpecimiento. Profundizando en el ideal neoliberal sobre «la brillantez y el dinamismo del sector privado», se apuesta porque el mercado deba funcionar «libre y liberado» de obsoletos controles burocráticos. Con ese fin se eliminan los escasos mecanismos de protección que la Ley establecía hasta ahora para las empresas transportistas en sus relaciones contractuales, apostando por una liberalización a ultranza de la comercialización de la actividad. Mientras, como ya hemos mencionado, los países de nuestro entorno han ido apostando, en los últimos años, por el establecimiento de mecanismos legales que permitan mejorar la capacidad de negociación de las empresas de transporte en sus respectivos países.

Así, es especialmente grave la nueva regulación para el otorgamiento de autorización para los transportes realizados en vehículos de hasta 3,5 toneladas de masa máxima autorizada (MMA), porque podría suponer un desajuste y una desregulación real del subsector del transporte ligero con indeseables consecuencias, tanto desde el punto de vista social y económico, como de seguridad vial.

Eximir a esos vehículos ligeros de los requisitos exigidos por la Unión Europea para ejercer la actividad de transporte (honorabilidad, capacidad económica y capacitación profesional), así como de no tener que realizar el actual visado periódico, en la práctica deja fuera de control y supervisión el cumplimiento de los requisitos administrativos (obligaciones fiscales y laborales) y técnicos de miles de vehículos de transporte, lo que resulta especialmente preocupante en un subsector, el de los vehículos de 3,5 toneladas de masa máxima, en el que la siniestralidad vial es elevadísima. Queda esto manifiestamente claro en el último estudio de accidentalidad elaborado por la Comisión Permanente del Consejo Superior de Seguridad Vial. Del total de accidentes con víctimas en el último año en el que se vio involucrado al menos un vehículo de transporte de mercancías o viajeros, el 60% fue debido a furgonetas y camiones de hasta 3,5 toneladas de MMA. Además, según los datos de la asociación de empresas concesionarias de ITV (AECA) el 30,2% de los vehículos de transporte de dicho tonelaje no superaron las inspecciones periódicas.

Estos datos demuestran lo necesario que es establecer un control especial sobre esa categoría de vehículos y no, como se pretende, una desregulación, que podría suponer, además, la entrada masiva y desordenada de personas no profesionales en el sector del transporte ligero. A título de ejemplo, en otros

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

países europeos el tonelaje que da lugar a la exigencia de autorización con todos sus requisitos es incluso inferior al establecido actualmente en España (2 toneladas de MMA): en Italia a partir de 1,5 toneladas y en Bélgica a partir de 0,5 toneladas.

Este Proyecto de Ley olvida además los problemas reales del sector. No se aborda la cuestión de la organización del mercado de transporte por carretera, ni la problemática de la subcontratación sucesiva, los aspectos fiscales, las situaciones de contratos y empleo ilegales, las necesarias coordinaciones de las inspecciones de transporte, trabajo, tráfico y sanidad, o el marco tarifario. Otras cuestiones se recogen de forma inconexa y con una evidente falta de visión general.

En la redacción del Proyecto de Ley del artículo 19 de la LOTT, podrían ampararse legalmente las prácticas de «venta a pérdidas» que lamentablemente se vienen produciendo en el sector del transporte en los últimos años, motivadas por los continuos incrementos de los costes de explotación para las empresas y la dificultad de trasladarlos a los precios que perciben de sus clientes. Porque es así como las tarifas del transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte no cubrirán la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización y un razonable beneficio empresarial, ni dichas tarifas se configurarán de forma que fomenten la inversión, la seguridad y la calidad, pues con el nuevo texto legal se mantienen expresamente para las empresas de transporte de viajeros pero no para las de mercancías, que al parecer podrán actuar en una situación de competencia desleal asumiendo una imposición y abuso en materia de precios.

La exención de autorización para el transporte de viajeros en vehículos de menos de cuatro ruedas puede perturbar el buen funcionamiento del mercado mediante la competencia desleal. Por el contrario, no se dan soluciones, ni para la problemática del arrendamiento con conductor de vehículos de turismo, porque no facilita el desarrollo equilibrado y armónico del transporte de viajeros en vehículos de turismo, ni a la cuestión del transporte privado complementario en cuanto a la necesidad de que la empresa titular posea un establecimiento o local adecuado para las mercancías a transportar.

Tampoco se establece un régimen regulador de la cadena de subcontratación en el sector estableciendo, por ejemplo, que las subcontrataciones a partir del tercer nivel de subcontratación respondan a causas objetivas.

La pretendida regulación en cuanto a honorabilidad de las empresas del sector queda totalmente desvirtuada, cuando en realidad se eliminan contenidos y el que pueda darse la pérdida de aquella termina por ser una posibilidad remota. Aquí hay que recordar que en España nunca se ha producido la pérdida de honorabilidad de ninguna empresa y que el complejo trámite reglamentario hace ya prácticamente imposible esa posibilidad. Por tanto, su pretendido reforzamiento no deja de ser «papel mojado». Creemos necesario que la Administración, en el cumplimiento de sus labores de control e inspección, pueda instar expedientes de pérdida de honorabilidad ante la presencia de reiteración de sanciones durante un plazo razonable de tiempo.

Por último, en la elaboración y tramitación del Proyecto de Ley solo se ha contado con los empresarios del sector. La participación y consulta con los agentes sociales se sigue entendiendo, por parte del Ministerio de Fomento, de manera sesgada y contraria a lo que debería ser. Tenemos pues que resaltar de manera mayúscula que en los países democráticos se entiende que esto ha de hacerse con empresarios y sindicatos de forma paritaria.

Creemos que es preciso dar cauce de participación de forma paritaria y democrática a las organizaciones empresariales y sindicales conjuntamente para promover el diálogo social y encontrar consensos que den verdadera estabilidad al sector. Una Mesa Social del Transporte debería ser el instrumento como órgano tripartito, colaborando con la Administración en sus funciones públicas de ordenación y mejora del funcionamiento del sector.

El transporte es sin duda una importante parcela del quehacer económico de un país, pero es mucho más que eso y los demás aspectos, entre los que no se puede obviar la sostenibilidad medioambiental, deben ser objeto de una atenta y minuciosa regulación al servicio de los ciudadanos. La cuestión va mucho más allá de empresas y empresarios o de operadores logísticos que han de ser contemplados y regulados, pero dentro de criterios muy diferentes a los que hace referencia el texto del Gobierno.

Por todos estos motivos se propone el rechazo del texto del Proyecto de Ley y su devolución al Gobierno.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 4

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de Rosana Pérez Fernández, Diputada por A Coruña (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda a la totalidad, al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de marzo de 2013.—**Rosana Pérez Fernández**, Diputada.—**Joan Baldoví Roda**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

A la totalidad

De modificación.

El Proyecto de Ley de modificación de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres se enmarca en la línea liberalizadora de sectores de la actividad económica sujetos a intervención pública. En concreto, esta propuesta normativa avanza en la senda de desregulación de un sector importante para la economía, por su función logística, sin que se mantengan como contrapeso medidas de protección de los ciudadanos ni de las partes más débiles de este sector económico. Así, se insiste en ahondar en una línea de flexibilización de requisitos para el ejercicio de la actividad de transporte por carretera, de forma similar a reformas introducidas en otros sectores económicos estratégicos, sin tener en consideración que precisamente esta estrategia liberalizadora ha dado escasos resultados positivos para relanzar la actividad económica y, en cambio, sí ha significado en determinados casos un claro riesgo para el adecuado funcionamiento de los servicios desregulados, para los ciudadanos y la economía en su conjunto.

El aspecto más controvertido de este Proyecto de Ley es el establecimiento de una nueva regulación para el transporte ligero, que en la práctica —según han denunciado las asociaciones representativas— va a ocasionar dramáticas consecuencias para los 45.000 transportistas que en la actualidad trabajan en dicho sector. Las modificaciones introducidas para el subsector del transporte ligero supondrán un desajuste y una desregulación real, con las indeseables consecuencias tanto desde el punto de vista social y económico como de seguridad vial. La exención de acreditar determinados requisitos relativos a la capacidad económica y capacitación profesional provocará, en primer término, la entrada de competencia incluso ajena al sector para desplazar a muchos profesionales con arraigo en esa actividad. Bajo el pretexto de la liberalización asistimos una vez más —en este caso en el sector del transporte— a la introducción de reglas que favorecen los intereses de grandes empresas multinacionales, en este caso de vinculadas a operadores logísticos, en detrimento del colectivo social formado por más de 45.000 pequeños transportistas y autónomos, que verán agravada su delicada situación económica. En segundo término, implicará una relajación en controles administrativos vinculados a la seguridad, algo imprescindible en este subsector, puesto que aglutina un alto porcentaje de accidentes con víctimas, por lo cual, en vez de flexibilizarse, deberían reforzarse y realizarse de una forma más estricta y eficaz.

Por lo tanto, este Proyecto de Ley se aparta de lo que sería aconsejable en atención a la realidad del sector del transporte en el Estado español, donde tiene un peso relevante el subsector del transporte ligero, quien se va a ver muy afectado por las consecuencias negativas de la flexibilización, y todo ello porque el Gobierno atiende con más obediencia de la debida las directrices de los defensores a ultranza de un nuevo liberalismo económico que socava las bases tradicionales de la economía. Este Proyecto de Ley debería reformularse para aprovechar la oportunidad de tener que acometer una adaptación de la normativa sobre transportes a la realidad (de fragilidad económica) y necesidades del sector, que consistiría en establecer controles especiales sobre el subsector del transporte ligero y no esta desregulación que supondrá la entrada masiva y desordenada de personas no profesionales que acabarán

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 5

desplazando abruptamente, y causando efectos traumáticos, a miles de profesionales con amplia experiencia y dedicación plena durante muchos años.

Este Proyecto de Ley también incluye una nueva regulación que aboca a una mayor precariedad económica a todo el sector del transporte de mercancías por carretera, al suprimir el principio básico de que los precios que se perciben por los servicios de transporte cubran la totalidad de los costes de explotación y fomenten la seguridad y la calidad que, sin embargo, se mantiene para el transporte de viajeros por carretera. Con ello se permitirá una competencia abiertamente desleal que pondrá en riesgo la supervivencia de muchas pequeñas empresas de transporte, que aglutinan una parte significativa del sector, además a coste de no poder repercutir las mejoras e innovaciones en materia de seguridad en su actividad.

En la actual coyuntura económica, la necesaria actualización de la ley de ordenación de transportes no precisa de una desregulación como la que propone el Gobierno, sino de la inclusión de medidas urgentes de protección que impidan la desaparición del actual tejido empresarial que sustenta el sector del transporte por carretera, configurado en más de un 85 por 100 por microempresas. Este Proyecto de Ley va en la dirección contraria, pues la liberalización facilitará la entrada de grandes empresas logísticas que acelerarán la concentración y el cese de actividad de pequeños transportistas y autónomos, por lo que pedimos su devolución al Gobierno, para la elaboración de un paquete completo de medidas legislativas que permitan a ese sector mayoritario de los transportistas en el Estado español reforzar su presencia y capacidad de negociación, de forma similar a como lo han hecho otros Estados de nuestro entorno.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de los Diputados Pedro Quevedo Iturbe y Ana María Oramas González-Moro, de Coalición Canaria-Nueva Canarias, al amparo del artículo 184.2 del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de marzo de 2013.—**Pedro Quevedo Iturbe y Ana María Oramas González-Moro**, Diputados.—**Joan Baldoví Roda**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:

Pedro Quevedo Iturbe
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único, punto 17 (referente al artículo 43.2)

De modificación.

Se propone sustituir el texto actual por el siguiente:

«Artículo 43.

2. Asimismo deberán cumplir los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, de conformidad con lo que en dicha reglamentación se dispone y con lo que en esta ley y en sus normas de desarrollo se señala para la ejecución de tales disposiciones.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 6

JUSTIFICACIÓN

Parece que el artículo 43.2, tal y como está redactado en el proyecto de modificación de la Ley Orgánica de Transportes Terrestres, apunta a la liberalización de los vehículos ligeros de menos de 3.5 Tm, lo que de facto supone el desmantelamiento de sectores estratégicos como las mensajerías, distribuciones urgentes o reparto capilar, que podrían ser invadidos por vehículos ligeros sin tener que cumplir ningún requisito previo.

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:

Pedro Quevedo Iturbe
Ana María Oramas González-Moro
(Grupo Parlamentario Mixto)

De adición.

Se propone añadir una nueva disposición adicional con el texto siguiente:

«Disposición adicional séptima. Modificación del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo.

Se modifica el apartado p) del artículo 2 del Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, que se sustituye por la siguiente:

“p) Transportes íntegramente desarrollados en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados, siempre que estas no se encuentren unidas al territorio peninsular por ningún puente, vado o túnel cuyo uso esté abierto a los vehículos de motor.”»

JUSTIFICACIÓN

Se plantea esta enmienda teniendo en cuenta la realidad del archipiélago y en coherencia con la normativa europea que permite la exceptuación del uso del tacógrafo en las islas.

La entrada de España en la actual Unión Europea, el 1 de enero de 1986, supuso, entre otras muchas cosas, la aplicación directa de la reglamentación sobre tiempos de conducción y descanso que a tal efecto existía en los países pertenecientes a la UE. Dicha normativa estaba compuesta por el Reglamento CEE 3820/85 del Consejo, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, y el Reglamento CEE 3821/85 de Consejo, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. Con fecha 11 de abril de 2006 se publicó el Reglamento (CE) 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3820/85, en cuyo artículo 13 dispone: «Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1, cualquier Estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 y subordinar dichas excepciones a condiciones individuales en lo que se refiere a su territorio o, con la conformidad del Estado interesado, en lo que se refiere al territorio de otro Estado miembro, en relación con los transportes efectuados en vehículos que circulen exclusivamente en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados y que no estén unidas al resto del territorio nacional por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor».

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 7

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del Diputado Enrique Álvarez Sostres, de FORO, de acuerdo con lo establecido en el vigente Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de marzo de 2013.—**Enrique Álvarez Sostres**, Diputado.—**Joan Baldoví Roda**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:

Enrique Álvarez Sostres
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 64

De adición.

Se añade un punto 4 del artículo 138, con el siguiente texto:

«4. No obstante lo dispuesto en el punto 1 de este artículo, las personas a que se hace referencia en el mismo no responderán de las infracciones cometidas en relación con los tiempos de conducción y descanso de los conductores o con la manipulación, falseamiento o uso indebido del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso cuando acrediten que los hechos que las determinaron constituían una falta **grave o** muy grave de indisciplina o desobediencia cometida por uno de sus conductores que dio lugar a que éste fuera objeto de una de las sanciones que las disposiciones legales o el convenio colectivo aplicable aparejan a esta clase de faltas, siempre que dicha sanción haya sido declarada procedente mediante sentencia firme o no haya sido objeto de reclamación judicial por parte del trabajador en el plazo previsto para ello, **a excepción de los supuestos en los que no se le pudo imponer la sanción por haber causado bala voluntaria el trabajador o por haberse extinguido su relación laboral por cualquier causa.**

No se tendrá en cuenta esta exención cuando la sanción disciplinaria al conductor implicado no fuera más allá de la postergación o inhabilitación para ascensos en la empresa.»

ENMIENDA NÚM. 6

FIRMANTE:

Enrique Álvarez Sostres
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional sexta

De modificación.

Se propone el siguiente texto:

«Modificación del artículo 37 de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, por el que se añade el ordinal 3 con la siguiente redacción:

3. En los supuestos de intermediación o colaboración en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá la acción directa

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 8

contra el cargador principal y contra todos los que le hayan precedido en la cadena de subcontratación del transporte por él realizado, cuando se trate de cargadores que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, de los relacionados en el artículo 5.2 de esta ley.

El cargador principal o el intermediario que le abone al transportista efectivo el precio del transporte se subrogará en los derechos de este último, pudiendo ejercer los derechos y las acciones que por razón de dicho transporte le corresponden al transportista efectivo, hasta el límite de lo que le hubiera pagado.

No se aplicará el presente precepto en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

Cualquier pacto o cláusula contraria a lo previsto en este punto se considerará nulo.»

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Unión Progreso y Democracia, a instancia de la Diputada doña Rosa Díez González, al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de marzo de 2013.—**Rosa María Díez González**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

ENMIENDA NÚM. 7

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

De modificación.

Treinta y siete. El artículo 73 queda redactado en los siguientes términos:

Texto que se propone:

«Artículo 73.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto, **transparente, equitativo y no discriminatorio con el que se propiciará la obtención de servicios más frecuentes, de más calidad, seguridad y precios más competitivos que los que el mercado proporcionará por sí solo**, en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición.»

Texto que modifica:

«Artículo 73.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto, en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

JUSTIFICACIÓN

Los procedimientos no solo deben ser abiertos, sino también transparentes, equitativos y no discriminatorios, acorde al Reglamento CE 1370/2007, las Directivas sobre contratación pública y el propio marco legal español regulador de la contratación pública derivado de estas.

Por otra parte, la intervención de la Administración solo está aceptada por el Reglamento CE 1370/2007 cuando tenga como objetivo garantizar servicios más frecuentes, de más calidad, más seguridad y más baratos que los que el mercado produciría por sí solo y por ello parece conveniente dejar clara cuál es la finalidad de las licitaciones de los contratos de gestión de esos servicios públicos que, por otra parte, no puede ser otra según el citado Reglamento comunitario.

ENMIENDA NÚM. 8

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

De modificación.

Treinta y ocho. El artículo 74 queda redactado en los siguientes términos:

Texto que se propone:

«Artículo 74.

1. Los criterios del pliego que sean objeto de valoración para la adjudicación de la oferta, estarán relacionados exclusivamente con el precio, frecuencias, calidad o seguridad del servicio, y tendrán especialmente en cuenta factores ambientales y la mejor integración con la red de servicios públicos de transporte de viajeros que vertebran el territorio. Quedarán limitados criterios de valoración subjetiva.

Los criterios del pliego exigirán como mínimos para lo referente a la seguridad, estableciendo un estándar más elevado posible a fin de que el nivel de seguridad del servicio finalmente seleccionado dependa marginalmente de las ofertas de los licitantes.

Los criterios de calidad deberán fijarse de manera objetiva para facilitar un adecuado equilibrio entre las ofertas y el pliego.

- 2.
- 3.
- 4.»

Texto que modifica:

«Artículo 74.

1. En la adjudicación del contrato únicamente podrán tenerse en cuenta variantes o mejoras ofrecidas por los licitadores cuando tal posibilidad se hubiese previsto expresamente en el pliego.

Los criterios señalados a tal efecto en el pliego deberán estar relacionados, en todo caso, con el régimen económico, la seguridad, la eficacia o la calidad del servicio objeto del contrato y tendrán especialmente en cuenta factores ambientales y la mejor integración con la red de servicios públicos de transporte de viajeros que vertebran el territorio.

- 2.
- 3.
- 4.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 10

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de exigir en los pliegos condiciones de calidad, seguridad y objetividad, como exige el CE 1370/2007.

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

De adición.

Nuevo punto ochenta y cinco. El artículo 66 queda redactado en los siguientes términos:

Texto que se propone:

«Artículo 66.

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

2. Son transportes especiales, aquellos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales, pudiendo exigirse para su prestación, conforme a lo previsto en el artículo 90, una autorización específica.

La determinación concreta de los transportes de carácter especial, así como el establecimiento de las condiciones específicas aplicables a cada uno de los mismos, se realizará en las normas de desarrollo de la presente Ley. En todo caso se considerarán transportes especiales el de mercancías peligrosas, productos perecederos, cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos bajo temperatura dirigida, el de personas enfermas o accidentadas, **el de asistencia en carretera** y el funerario.»

Texto que modifica:

«Artículo 66.

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

2. Son transportes especiales, aquéllos en los que por razón de su peligrosidad, urgencia, incompatibilidad con otro tipo de transporte, repercusión social, u otras causas similares están sometidos a normas administrativas especiales, pudiendo exigirse para su prestación conforme a lo previsto en el artículo 90 una autorización específica.

La determinación concreta de los transportes de carácter especial, así como el establecimiento de las condiciones específicas aplicables a cada uno de los mismos, se realizará en las normas de desarrollo de la presente Ley. En todo caso se considerarán transportes especiales el de mercancías peligrosas, productos perecederos cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos bajo temperatura dirigida, el de personas enfermas o accidentadas, el de asistencia en carretera y el funerario.»

JUSTIFICACIÓN

Con el fin de regular el sector de auxilio en carretera. Se caracteriza por realizar tareas de rescate o asistencia de vehículos accidentados o averiados en las vías urbanas, y su posterior transporte, utilizando para ello grúas, de arrastre o de plataforma especializados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 11

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

De adición.

Setenta y cinco. El artículo 140 queda redactado en los siguientes términos:

Texto que se propone:

«Artículo 140.

Se reputarán infracciones muy graves:

- 1.
- 2.
- 3.
- (...)

38. Incumplir los plazos máximos previstos en la Ley 15/2010 en el pago de los servicios de transporte contratados.»

JUSTIFICACIÓN

Ante la falta de eficacia y aplicación real de la normativa vigente en materia de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, en concreto en lo que respecta al cumplimiento de los plazos máximos de pago, resulta necesario establecer en la modificación de la Ley un nuevo tipo infractor muy grave que contemple el incumplimiento de los plazos máximos de pago establecidos legalmente, que impidan que se continúen efectuando estas malas prácticas existentes en la actualidad.

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de Unión Progreso
y Democracia**

A la disposición adicional sexta

De sustitución.

Texto que se propone:

«Disposición adicional sexta. Acción directa contra el cargador principal en los supuestos de intermediación.

En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción contra el cargador principal o el destinatario, en caso de impago del servicio de transporte por parte del intermediario.»

Texto que se modifica:

«Disposición adicional sexta. Acción directa contra el cargador principal en los supuestos de intermediación.

En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción contra el cargador principal, hasta el

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 12

importe que éste adeude al intermediario al tiempo de la reclamación, salvo en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.»

JUSTIFICACIÓN

Enmienda planteada con el fin de establecer una medida de protección consistente en conceder a la empresa transportista una acción legal directa para el cobro de su servicio contra la empresa cargadora o destinataria de la mercancía, en caso de impago por la empresa contratante del servicio, para que estas se hagan responsables y controlen la actuación de las empresas intermediarias que contratan para la comercialización de los servicios de transporte.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 109 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de marzo de 2013.—**Aitor Esteban Bravo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado dos del artículo único

De supresión.

Se propone la supresión del párrafo segundo del apartado 2 del Proyecto de Ley que modifica el artículo 54 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que queda redactado de la siguiente forma:

Dos. El artículo 2 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 2.

La presente ley será de aplicación a los transportes y actividades auxiliares y complementarias de los mismos cuya competencia corresponda a la Administración General del Estado.

~~Su aplicación a los demás transportes se efectuará en los términos previstos en la disposición final segunda.»~~

JUSTIFICACIÓN

El párrafo segundo de este artículo contiene una cláusula de aplicación supletoria de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres que coincide sustancialmente con la declarada inconstitucional y por consiguiente nula por la STC 118/1996.

De conformidad con la citada STC, en materia de transportes terrestres el Estado no puede dictar normas puramente supletorias, dirigidas exclusivamente a regular aquellos transportes que se encuentren sometidos a la competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas, siendo nulas las normas que el Estado dicte con el único propósito de crear Derecho supletorio del de las Comunidades Autónomas en materias que sean de la exclusiva competencia de estas.

En consecuencia, el Estado y la Comunidades Autónomas con competencias en materia de transportes terrestres disponen cada uno de sus respectivos ámbitos competenciales, resultando inconstitucionales

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 13

las normas emanadas del Estado con carácter supletorio que pretendan subordinar la norma autonómica dictada en ejercicio de competencias exclusivas a las disposiciones dictadas por el Estado.

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado diecisiete del artículo único

De supresión.

Se propone la supresión del punto 2 del apartado 17 del Proyecto de Ley que modifica el artículo 43 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres:

~~«2.— Además, de las condiciones señaladas en el punto anterior, cuando la autorización habilite para la realización de transporte público de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos o conjuntos de vehículos con capacidad de tracción propia cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, deberán cumplir los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, de conformidad con lo que en dicha reglamentación se dispone y con lo que en esta ley y en sus normas de desarrollo se señala para la ejecución de tales disposiciones.~~

~~Reglamentariamente se podrá prever, no obstante, algún supuesto en que, a solicitud del interesado, la Administración podría autorizar que una empresa continúe funcionando, aunque transitoriamente incumpla alguna de las condiciones señaladas en este punto, por un plazo que en ningún caso podrá ser superior a seis meses.»~~

JUSTIFICACIÓN

La supresión de este apartado 2 del artículo 43 pretende salvaguardar la obligatoriedad de autorización de transporte para los vehículos de masa máxima autorizada por encima de las 2 toneladas. No del modo en que se propone en el texto del Proyecto, mediante la exigencia de una autorización meramente nominal a estos vehículos ligeros, sino mediante la exigencia de los requisitos impuestos por las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista, tal y como viene ocurriendo hasta la fecha.

La exclusión al segmento de vehículos comprendido entre las 2 y las 3,5 toneladas del cumplimiento de determinados requisitos supone «de facto» una desregularización del sector en dicho segmento que va a provocar una mayor economía sumergida y una mayor competencia desleal.

ENMIENDA NÚM. 14

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado veintisiete del artículo único

De adición.

Se propone la adición del siguiente texto al apartado 27 del Proyecto de Ley que modifica el artículo 54 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

«5. A los efectos de lo dispuesto en este artículo, se considerará que forman parte de la organización empresarial de una sociedad los medios personales y materiales de otra u otras pertenecientes al mismo grupo de empresas.»

JUSTIFICACIÓN

Aceptación del uso indistinto de los medios personales y materiales del mismo grupo de empresas.

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado sesenta y tres del artículo único

De adición.

Se propone la adición del siguiente texto al apartado 63 del Proyecto de Ley que modifica el artículo 110 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres:

«En ningún caso podrá establecerse un servicio turístico que perturbe o suponga competencia con servicios regulares de transporte de viajeros por carretera que resulten sustancialmente coincidentes.»

JUSTIFICACIÓN

Salvaguarda de los derechos de los titulares de los servicios regulares ante la posible competencia desleal encubierta en un servicio de esta clase.

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado setenta y cinco del artículo único

De adición.

Se propone la adición del siguiente texto al apartado 75 del Proyecto de Ley que modifica el artículo 140.19 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, quedando redactado como sigue:

«19. La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

En esta misma infracción incurrirán quienes llevando instalado el tacógrafo no lo utilicen o lleven instalado un tacógrafo no homologado, **siempre que el uso e instalación resulten obligatorios atendiendo al servicio que realicen.»**

JUSTIFICACIÓN

Evitar la sanción que pudiera resultar de la interpretación literal de los preceptos y diferenciar la conducta infractora de las cuestiones irrelevantes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 15

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado setenta y cinco del artículo único

De adición.

Se propone la adición del siguiente texto al apartado 75 del Proyecto de Ley que modifica el artículo 140.25 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, quedando redactado como sigue:

«25. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo **con intencionalidad infractora.**»

JUSTIFICACIÓN

Evitar la sanción que pudiera resultar de la interpretación literal de los preceptos y diferenciar la conducta infractora de las cuestiones irrelevantes.

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado setenta y ocho del artículo único

De adición.

Se propone la adición del siguiente texto al apartado 78 del Proyecto de Ley que modifica el artículo 143.5 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, quedando redactado como sigue:

«5. La comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 14, 15 o 24 del artículo 140 o en los apartados 3, 9, 10 u 11 del punto 29 y 1 o 2 del punto 31 del mismo artículo, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate.

En todo caso, se entenderá desproporcionada la pérdida de la honorabilidad cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores a aquel en que cometió la que ahora se sanciona. **Igualmente se considerará desproporcionada la medida si en el mismo periodo hubiese cometido una sola infracción de esta clase en el periodo expresado, cuando el infractor tenga más de diez vehículos dedicados a la actividad, u otra más por cada diez vehículos adicionales que posea.**

A efectos de lo dispuesto en este punto, la Administración actuante deberá sustanciar un expediente sancionador al gestor de transporte, con propuesta de la pérdida de honorabilidad, independiente aunque simultáneamente a la tramitación del que se sustancie a la empresa por la comisión de la infracción de que se trate. En su caso, no procederá acordar la pérdida de honorabilidad del gestor, cuando este pruebe que los hechos constitutivos de la infracción no le resultaban imputables por razón de su cargo.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 16

JUSTIFICACIÓN

Actuar con criterios de proporcionalidad en la aplicación de esta sanción accesoria. Valorar el número de vehículos a considerar.

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

Al apartado ochenta del artículo único

De supresión.

Se propone la supresión de la siguiente expresión en el texto al apartado 80 del Proyecto de Ley que modifica el artículo 146.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, quedando redactado como sigue:

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

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora ~~implicará la conformidad con los hechos denunciados~~ y la renuncia a formular alegaciones por parte del interesado y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.» (resto igual)

JUSTIFICACIÓN

La redacción actual del artículo 146.3 no incluye este párrafo, que limita los derechos de defensa del interesado.

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV)

A la disposición adicional sexta

De sustitución.

Se propone sustituir el texto de la disposición adicional sexta del Proyecto de Ley que modifica el artículo 37 de la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de Mercancías, quedando redactado como sigue:

«Disposición adicional sexta:

3. Modificación del artículo 37 de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de Mercancías, por la que se añade el ordinal 3 con la siguiente redacción:

“En los supuestos de intermediación o colaboración en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá **la acción directa** contra el cargador principal y todos los que le hayan precedido en la cadena de subcontratación del transporte

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 17

por él realizado. El cargador principal o el intermediario que le abone al transportista efectivo el precio de transporte, se subrogará en los derechos de este último, pudiendo ejercer los derechos y las acciones que por razón de dicho transporte le corresponden al transportista efectivo, hasta el límite de lo que le hubiera pagado.

No se aplicará el presente precepto en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

Cualquier pacto o cláusula contraria a lo previsto en este punto se considerará nulo.»»

JUSTIFICACIÓN

El transporte de mercancías por carretera es un sector que adolece de una atomización endémica, con empresas de pequeña dimensión y con escasa capacidad negociadora y de comercialización de sus servicios, lo que facilita la participación de agentes intermediarios, si bien el encadenamiento sucesivo y muchas veces injustificado de subcontrataciones opera en menoscabo de los márgenes empresariales y de la calidad de los servicios proporcionados de forma sucesiva, hasta el punto de que en los últimos eslabones de la cadena tales márgenes son prácticamente inexistentes, lo que en definitiva va en detrimento de las condiciones socio-económicas, sobre todo de seguridad y de salud del transportista o del conductor asalariado que realiza el transporte efectivo, facilitando la aparición de prácticas incompatibles con la seguridad y la salud en el trabajo.

La acción directa ha tenido consecuencias bastante positivas en cuanto a los plazos de pago en varios Estados de nuestro entorno.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de abril de 2013.—**Ascensión de las Heras Ladera**, Diputada.—**José Luis Centella Gómez**, Portavoz Adjunto del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado uno

De modificación.

El ordinal 3.º del punto 1 del artículo 1 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado uno del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«3.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales, a los efectos de esta ley, las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitarios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones de transporte de viajeros y centros de transporte y logística de mercancías por carretera o multimodales. Asimismo, **tendrán esta consideración el arrendamiento de vehículos de carretera sin conductor y los centros y actividades de formación que, conforme a lo dispuesto en esta ley y las normas dictadas para su desarrollo, resulte obligatorio cursar para el ejercicio de alguna de las profesiones relacionadas con las actividades del transporte o auxiliares y complementarias de este.»**

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 18

MOTIVACIÓN

El Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, reconoce que los centros de formación para el transporte por carretera (CAP) tienen la consideración de actividad de transporte y pueden ser inspeccionados y sancionados por las autoridades competentes en la materia. Además, esos centros de formación deben estar inscritos en el Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte, y autorizados también por las autoridades competentes.

Se propone que la actividad de los centros autorizados para impartir cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera sea considerada como actividad auxiliar de transporte e incluida en el artículo 1 de la LOTT.

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado tres

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 17 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado tres del artículo único, con la siguiente redacción:

«3 (nuevo). A los transportes públicos regulares en vehículos de turismo con aparato taxímetro, o autotaxis, prestados mediante concesión administrativa por medio de la adjudicación de licencia, les será de aplicación lo dispuesto en los apartados anteriores de este artículo a través de la normativa correspondiente de las comunidades autónomas y corporaciones locales.»

MOTIVACIÓN

El régimen de explotación de este modo de transporte se lleva a cabo con plena autonomía económica, gestionándose de acuerdo con las condiciones de su propia reglamentación, a su riesgo y ventura. Pero también es un transporte público prestado mediante concesión administrativa (licencia de autotaxis), lo cual nos remite al régimen económico del contrato de gestión de servicio público. Es decir, el otorgamiento de licencia, y el cumplimiento de las características en que se fundamenta la otorgación de la misma a través de concurso público, constituye de por sí un contrato de gestión de servicio público.

Siendo este modo de transporte público, regulado por las administraciones territoriales, el único que se realiza con vehículos de turismo a través de licencia otorgada en concurso público que da lugar a la concesión administrativa pertinente al titular de la misma, se propone explicitarlo en un apartado distinto en el artículo 17.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 19

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado nuevo

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo único con la siguiente redacción:

«Tres bis (nuevo). El artículo 18 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 18.

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

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

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

2. El primer cargador o cargador principal del transporte de mercancías por carretera responderá de forma directa de la obligación del pago del precio del transporte, en caso de que el obligado al pago incumpla dicha obligación frente al transportista efectivo.”»

MOTIVACIÓN

Al igual que el cargador principal tiene acción directa contra el transportista efectivo en el caso de incumplimiento del contrato de transporte (pérdida de mercancía, retraso en la entrega y daños o averías en la mercancía), por pura reciprocidad, se hace necesario que el transportista efectivo también tenga acción directa en caso de impago del precio del transporte. A mayor abundamiento, esta es una medida que tienen recogida otros países de nuestro entorno, como Francia, teniendo como consecuencia insoslayable un mayor control y transparencia en toda la cadena de subcontratación.

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado cuatro

De modificación.

Los puntos 1 y 2 del artículo 19 de la Ley 16/1987, modificados en el apartado cuatro del artículo único, quedan redactados de la siguiente forma:

«1. Las tarifas del transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio o realización de la actividad, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 20

2. La estructura tarifaria se ajustará a las características del transporte o de la actividad auxiliar o complementaria del mismo de que en cada caso se trate, y se configurará de forma que fomente la inversión, la seguridad y la calidad.»

MOTIVACIÓN

Se propone mantener la redacción de la vigente LOTT de los puntos 1 y 2 del artículo 19 que establecen los principios de que las tarifas del transporte público de mercancías por carretera deben cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización y un razonable beneficio empresarial, así como que las tarifas se configuren de forma que fomenten la inversión, la seguridad y la calidad.

Con la redacción del Proyecto de Ley podrían ampararse legalmente las prácticas de «venta a pérdidas» que lamentablemente se vienen produciendo en el sector del transporte en los últimos años motivadas por los continuos incrementos de los costes de explotación y la dificultad de trasladarlos a los precios que perciben de sus clientes.

Resulta, en todo caso, chocante que dichos principios se mantengan expresamente para las empresas de transporte de viajeros (así lo establece el punto 2 del artículo 19 del Proyecto de ley). Así, parece que la intención del Gobierno es que solo las empresas de transporte de viajeros operen en condiciones de rentabilidad y, por contra, las empresas de transporte de mercancías deberían actuar en una situación de competencia desleal y de asumir una imposición y abuso en materia de precios.

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado cinco

De supresión.

Se suprime el apartado cinco del artículo único.

MOTIVACIÓN

En este apartado se suprime el punto 4 del artículo 19, que hace referencia a que excepcionalmente puedan establecerse en los servicios en los que existan motivos económicos o sociales para ello, subvenciones u otros apoyos.

No tiene sentido eliminar las referencias a las subvenciones cuando en el sector de viajeros, y a veces también en mercancías, las mismas existen. Tanto al modo, como al usuario. Al modo, por ejemplo, son las ayudas para la renovación de flota, introducción de nuevas tecnologías, líneas con débil tráfico o de alta montaña. Al usuario, por tratarse de colectivos como discapacitados, tercera edad, estudiantes, parados, familias numerosas, etc.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado ocho

De supresión.

Se suprime el apartado ocho del artículo único.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 21

MOTIVACIÓN

La contratación de seguros por parte de las empresas para hacer frente a posibles sanciones por parte de la Administración no debería desaparecer. Forma parte de la capacidad económica del acceso a la profesión y para responder a responsabilidades de todo tipo derivadas del ejercicio de la actividad.

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado diez

De modificación.

El apartado diez queda redactado como sigue:

«Diez. El artículo 23 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 23.

Reglamentariamente y previo informe del Comité Nacional de Transporte por Carretera y del Consejo Nacional de Transportes Terrestres, podrán establecerse limitaciones por razones de seguridad en relación con la participación activa en la realización de operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga por parte de los conductores de los vehículos para cuya conducción se precise permiso de la clase C o C+E.”»

MOTIVACIÓN

La nueva redacción del artículo 22 en el Proyecto de Ley regula una materia absolutamente distinta de la que se recoge en el vigente artículo 22. Si bien es cierto que la mayor parte del actual artículo 22 se encuentra regulado en la vigente Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre, y por tanto podría entenderse necesaria la supresión del actual contenido para evitar duplicidades o eventuales discrepancias, sin embargo, también se suprime en el Proyecto de Ley el punto 5 del actual artículo 22, que no viene establecido en la Ley 15/2009 y que regula la posibilidad de establecer reglamentariamente la prohibición de que los conductores de vehículos pesados articulados realicen las operaciones de carga, estiba, desestiba y descarga.

Resulta sorprendente que dicha previsión legal se pretenda suprimir, por cuanto vulneraría el Acuerdo suscrito entre el Gobierno español y las organizaciones de transporte que integran el Comité Nacional de Transporte por Carretera en el año 2000, en el que se recogía expresamente el mandato de incluir esta medida en la LOTT.

En apoyo de introducir la limitación de la participación activa de los conductores profesionales en las operaciones de carga y descarga, cabe destacar el «Estudio sobre salud y condiciones de trabajo en el transporte de mercancías por carretera», elaborado conjuntamente por el Ministerio de Fomento y el Instituto de Salud Carlos III en octubre de 2005, en cuyas conclusiones se señala de forma destacada que más del 60% de los conductores profesionales manifestaron no haber sido informados sobre las medidas de seguridad y prevención en los almacenes o centros de los clientes y destinatario cuando se ven obligados a realizar las labores de carga y descarga, lo que supone una vulneración generalizada por parte de los titulares de los centros de carga y/o descarga de la vigente legislación de riesgos laborales, en especial, en la relativa a la coordinación de actividades empresariales en un mismo centro de trabajo.

En el referido estudio se destaca asimismo que los accidentes sufridos por los conductores profesionales en los últimos dos años eran debidos en un 23% a la realización de labores de carga y descarga, y que el esfuerzo físico necesario para realizar tales labores se consideraba molesto en un 42,5% de los casos e incluso muy molesto en el 20% de los casos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 22

Por ello, se propone el mantenimiento del vigente punto 5 del artículo 22 en un nuevo artículo 23 (el actual queda sin contenido), introduciendo la modificación consistente en ampliar su ámbito de aplicación no solo a los conductores provistos de permiso de conducir de la clase C+E (camiones articulados), sino también a los titulares de los permisos de la clase C (camiones rígidos).

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo único, con la siguiente redacción:

«Diez bis (nuevo). Se suprime el artículo 24, que queda sin contenido.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior, en la que se ha utilizado el apartado diez para dar nueva redacción al artículo 23.

ENMIENDA NÚM. 29

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado doce

De modificación.

El primer párrafo del punto 2 del artículo 36 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado doce del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«2. El Consejo estará integrado por expertos designados por la Administración General del Estado a propuesta de las empresas de transporte por carretera, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera; de las empresas de transporte por ferrocarril, a través de sus asociaciones; de los trabajadores de las empresas transportistas, a través de las centrales sindicales más representativas en dicho sector; de los usuarios del transporte, **incluidas las personas con discapacidad**, a través del Consejo de Consumidores y Usuarios y, en su caso, de las empresas de otros modos de transporte y de otros sectores de actividad relacionados con el transporte.»

MOTIVACIÓN

Dar cumplimiento a la participación de las personas con discapacidad y movilidad reducida mencionando expresamente su participación en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, debido a su condición de usuarios con especiales necesidades.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 23

ENMIENDA NÚM. 30

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado dieciséis

De modificación.

La letra b) del punto 2 del artículo 42 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado dieciséis del artículo único, queda redactada en los siguientes términos:

«b) Transporte de mercancías realizado en vehículos de menos de cuatro ruedas.»

MOTIVACIÓN

Evitar perturbar el buen funcionamiento del mercado mediante la competencia desleal que puede generar el transporte de viajeros en vehículos de menos de cuatro ruedas.

ENMIENDA NÚM. 31

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado dieciséis

De adición.

Se añade una nueva letra en el punto 2 del artículo 42 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado dieciséis del artículo único, con la siguiente redacción:

«d) (nueva) Transporte de personas a espacios naturales protegidos con acceso prohibido de vehículos a motor que transcurran, total o parcialmente, por caminos de tierra.»

MOTIVACIÓN

Se propone la no exigencia de autorización administrativa a este tipo de transporte por sus especiales características y su escasa incidencia en el mercado de transporte público de viajeros.

Efectivamente, esta clase de transporte se caracteriza por:

— Se inicia en lugares o poblaciones situadas, bien dentro del espacio natural protegido o en su entorno o aledaños. Por tanto, las distancias recorridas suelen ser cortas.

— Los visitantes no pueden acceder con sus vehículos.

— Son las autoridades públicas que gestionan el espacio natural protegido, no las de transportes, quienes deciden sobre la oportunidad o conveniencia de los servicios de transporte que puedan establecerse y sus condiciones de prestación de toda clase.

— El recorrido suele transcurrir por carretera y pistas de tierra, e incluso fuera de cualquier camino (por ejemplo, por la playa de Doñana).

— El servicio transcurre en parte por vías abiertas al público.

— Los vehículos, sean turismos o incluso autobuses, suelen tener características específicas «todo terreno» para circular fuera de caminos asfaltados.

— Pueden existir prestaciones complementarias a la del transporte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 24

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado dieciséis

De adición.

Se añade una nueva letra en el punto 2 del artículo 42 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado dieciséis del artículo único, con la siguiente redacción:

«e) (nueva) Transporte de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques que arrastren, no supere las 2 toneladas.»

MOTIVACIÓN

Se propone mantener la obligatoriedad de la autorización de transporte para los vehículos de masa máxima autorizada por encima de las 2 toneladas. En el Proyecto de Ley la autorización para estos vehículos ligeros es puramente formal, cuando deben exigirse los requisitos impuestos por las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista, tal y como viene ocurriendo hasta la fecha, y dotarles de la adecuada regulación, en función de su importancia y cuantía, sin considerarles como un transporte residual y anecdótico.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado diecisiete

De modificación.

La letra g) del punto 1 del artículo 43 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado diecisiete del artículo único, queda redactada en los siguientes términos:

«g) Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan, atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso. **Expresamente se tendrá en cuenta el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida que en cada caso apliquen.»**

MOTIVACIÓN

Garantizar, en especial, los derechos de los pasajeros que tienen una discapacidad y de los que tengan movilidad reducida.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 25

ENMIENDA NÚM. 34

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUIA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado diecisiete

De modificación.

El punto 2 del artículo 43 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado diecisiete del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«2. Además, de las condiciones señaladas en el punto anterior, cuando la autorización habilite para la realización de transporte público de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos o conjuntos de vehículos con capacidad de tracción propia cuya masa máxima autorizada sea superior **a 2 toneladas**, deberán cumplir los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, de conformidad con lo que en dicha reglamentación se dispone y con lo que en esta ley y en sus normas de desarrollo se señala para la ejecución de tales disposiciones.»

MOTIVACIÓN

Es especialmente grave la nueva regulación para el otorgamiento de autorización para los transportes realizados en vehículos de hasta 3,5 toneladas de masa máxima autorizada (MMA) que propone el Proyecto de Ley, ya que supondría un desajuste y desregulación real del subsector del transporte ligero con indeseables consecuencias, tanto desde el punto de vista social y económico, como de seguridad vial. Hay que tener en cuenta que al eximir a dichos vehículos de los requisitos exigidos por la Unión Europea para ejercer la actividad de transporte, esto es, honorabilidad, capacidad económica y capacitación profesional así como de no tener que realizar el actual visado periódico previsto en el artículo 51 (esto es, la comprobación por la Administración competente que se realiza en la actualidad cada 2 años para comprobar que el titular sigue cumpliendo sus obligaciones fiscales y laborales y que el vehículo ha pasado las correspondientes revisiones técnicas) en la práctica deja fuera de control y supervisión el cumplimiento de los requisitos administrativos (obligaciones fiscales y laborales) y técnicos de miles de vehículos de transporte, lo que resulta especialmente grave en un subsector (el de los vehículos de 3,5 toneladas de masa máxima) en los que la siniestralidad vial es elevadísima. Así, conforme al último estudio de accidentalidad elaborado por la Comisión Permanente del Consejo Superior de Seguridad Vial, del total de accidentes con víctimas en el último año en el que se vio involucrado al menos un vehículo de transporte de mercancías o viajeros, el 60% fue debido a furgonetas y camiones de hasta 3,5 toneladas de MMA, y por otra parte según los datos de la asociación de empresas concesionarias de ITV (AECA) el 30,2% de los vehículos de transporte de dicho tonelaje no superaron las inspecciones periódicas, por lo que parece aconsejable establecer un control especial sobre dicha categoría de vehículos y no una desregulación como se plantea en la propuesta de modificación que supondría la entrada masiva y desordenada de personas no profesionales al sector del transporte ligero. A título de ejemplo, en otros países europeos el tonelaje que da lugar a la exigencia de autorización con todos sus requisitos es incluso inferior al establecido en España (actualmente en 2 toneladas de MMA): en Italia a partir de 1,5 toneladas o en Bélgica a partir de 0,5 toneladas.

En consecuencia, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 punto 4 del Reglamento europeo 107/2009, se propone la eliminación de dichas exenciones para el transporte ligero por las razones expuestas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 26

ENMIENDA NÚM. 35

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado diecinueve

De adición.

Se añade un nuevo párrafo en el artículo 45 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado diecinueve del artículo único, con la siguiente redacción:

«Se entenderá igualmente que pierden el requisito de honorabilidad las personas que hayan sido sancionadas de forma reiterada en un plazo de tiempo no inferior a cinco años, por resolución firme, por infracciones muy graves en materia de transportes, en los términos que reglamentariamente se determinen.»

MOTIVACIÓN

La administración, en el cumplimiento de sus labores de control e inspección, debe poder instar expedientes de «pérdida de honorabilidad» ante la presencia de reiteración de sanciones durante un plazo razonable de, al menos, cinco años.

En los países de nuestro entorno es práctica habitual y suelen recogerse mecanismos de concertación social para revisar y sancionar con pérdidas de honorabilidad.

ENMIENDA NÚM. 36

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado veinte

De modificación.

La letra a) del artículo 46 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado veinte del artículo único, queda redactada en los siguientes términos:

«a) Ser capaz de hacer frente permanentemente a sus obligaciones a lo largo del ejercicio contable anual. Deberá considerarse que incumplen esta condición quienes hayan sido declarados insolventes en cualquier procedimiento.»

MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley plantea que se considera incumplido el requisito de capacidad financiera (lo que implica la pérdida de las autorizaciones de transporte de que es titular la empresa) cuando la misma haya sido declarada en concurso o insolvencia en cualquier otro procedimiento.

Dicha implicación jurídica debe ser rechazada por cuanto la misma vulnera la vigente legislación española sobre insolvencia empresarial, por cuanto la figura del concurso de acreedores tiene como finalidad garantizar la propia supervivencia de la empresa, por lo que se produciría el efecto contrario si se le privara de las autorizaciones de transporte, ya que en tal caso se impediría a la empresa poder continuar ejerciendo la actividad y en consecuencia, se vería abocada obligatoriamente a su liquidación extintiva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 27

Se propone, por tanto, suprimir toda referencia a la situación concursal de una empresa como incumplimiento de la capacidad financiera.

ENMIENDA NÚM. 37

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado veintiuno

De modificación.

En el artículo 47 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado veintiuno del artículo único, se numera como punto 1 el texto del Proyecto de Ley y se añade un nuevo punto, con la siguiente redacción:

«Artículo 47.

1. (...)

2. Las autorizaciones otorgadas a los vehículos de turismo adscritos a licencias del servicio público de interés económico general de autotaxis cumplirán con los requisitos a los que se refiere el apartado anterior de este artículo, según lo que reglamentariamente se determine en la normativa autonómica y local.»

MOTIVACIÓN

Se propone este nuevo apartado al considerar las distintas normativas que corporaciones locales y comunidades autónomas tienen respecto a las licencias de autotaxis. El vehículo adscrito a esas licencias dispone de una autorización para realizar transporte interurbano en la modalidad discrecional cumpliendo con la reglamentación correspondiente, según sea en cada una de las administraciones, en cuanto a la prestación del servicio, su tarificación y los requisitos de obtención de licencia y autorización para el transporte urbano e interurbano en vehículos de turismo.

ENMIENDA NÚM. 38

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado veintidós

De modificación.

El punto 2 del artículo 48 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado veintidós del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«2. No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás normas que en cada caso resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas o de proporcionalidad en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento de nuevas autorizaciones de transporte interurbano referidas únicamente a esa clase de vehículos y al arrendamiento de vehículos con conductor, conforme se establece en la presente ley.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 28

MOTIVACIÓN

Se propone sustituir la conjunción «o» por la conjunción «y» para diferenciar correctamente el vehículo de turismo autotaxi del arrendamiento de vehículos con conductor. De lo contrario, podría interpretarse que se identifica el autotaxi con el arrendamiento de vehículos.

ENMIENDA NÚM. 39

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado veintitrés

De modificación.

El punto 1 del artículo 49 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado veintitrés del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«1. Con carácter general, las autorizaciones de transporte serán intransferibles, salvo a favor de los herederos forzosos del anterior titular **o el cónyuge supérstite**, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de este.»

MOTIVACIÓN

Se propone recoger la indicación del Consejo de Estado respecto a que no es claro que el cónyuge supérstite esté comprendido en el ámbito de la redacción del Proyecto de Ley, ya que es controvertido que sea un heredero forzoso conforme a las previsiones de la legislación civil.

ENMIENDA NÚM. 40

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado veintitrés

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 49 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado veintitrés del artículo único, con la siguiente redacción:

«2 bis (nuevo). Las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo serán transmisibles cuando lo sean asimismo las licencias habilitantes para la realización de transporte urbano en esta clase de vehículos.»

MOTIVACIÓN

Aplicación uniforme de normas relacionadas con la transmisión de las autorizaciones y de las licencias habilitantes para la realización de transportes urbanos de viajeros en vehículos de turismo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 29

ENMIENDA NÚM. 41

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado veinticuatro

De supresión.

Se suprime el punto 3 del artículo 51 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado veinticuatro del artículo único.

MOTIVACIÓN

El punto 3 del artículo 51 del Proyecto de Ley establece la no necesidad de realizar el visado periódico de las autorizaciones correspondientes a los vehículos de transporte de mercancías de hasta 3,5 toneladas.

Se propone su supresión por los efectos negativos que ocasionaría la desregulación del transporte ligero.

ENMIENDA NÚM. 42

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado veinticinco

De modificación.

El punto 3 del artículo 52 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado veinticinco del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«3. Lo dispuesto en los puntos anteriores de este artículo deberá entenderse sin perjuicio de la imposición de las sanciones que correspondan por el incumplimiento de los requisitos de que en cada caso se trate. **No obstante, cuando exista una sanción muy grave de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 26.6 y 26.7 del artículo 140 de esta ley se mantendrá la suspensión de la autorización hasta que no se cumplan las condiciones de accesibilidad que hayan dado lugar al incumplimiento, sin perjuicio de que en su caso se incoe procedimiento de acuerdo al punto 2 de este artículo.»**

MOTIVACIÓN

Garantizar, en especial, los derechos de los pasajeros que tienen una discapacidad y de los que tengan movilidad reducida. En otra enmienda se introduce un nuevo supuesto de infracción muy grave al que aquí se hace referencia (nuevo apartado 26.7 en el artículo 140).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 30

ENMIENDA NÚM. 43

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado veintisiete

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 54 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado veintisiete del artículo único, con la siguiente redacción:

«4. Con carácter general, el régimen de la subcontratación en el sector del transporte de mercancías por carretera, será el siguiente:

a) El cargador podrá contratar directamente con cuantos portadores estime oportuno, ya sean personas físicas o jurídicas.

b) El primer o primeros portadores podrán contratar a su vez con otros portadores la ejecución del transporte que hubiera contratado con el cargador. Del mismo modo podrá hacerlo el segundo o segundos portadores.

c) El tercer o terceros portadores no podrán subcontratar el servicio de transporte que le haya sido encomendado por otro portador, sea persona física o jurídica. No obstante, por exigencias de la especialización de los trabajos, complicaciones técnicas de la producción o circunstancias de fuerza mayor, excepcionalmente se podrá extender la subcontratación establecida en un nivel adicional, debiendo hacerse constar en la carta de porte las causas motivadoras de la misma.»

MOTIVACIÓN

Se propone establecer un régimen regulador de la cadena de subcontratación en el sector, tomando como ejemplo la Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el Sector de la Construcción, la cual dispone en su Capítulo II las normas generales sobre la subcontratación en dicho sector y, concretamente, en su artículo 5 regula el régimen de la subcontratación, estableciendo que las subcontrataciones a partir del tercer nivel de subcontratación deben responder a causas objetivas.

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado veintinueve

De modificación.

El apartado veintinueve del artículo único queda redactado en los siguientes términos: «Veintinueve. El artículo 57 queda redactado como sigue:

«Artículo 57.

1. La Mesa Social del Transporte es el órgano tripartito de diálogo social y consulta sectorial entre los agentes sociales representativos del sector de transporte por carretera y la Administración. La Mesa Social podrá colaborar con la Administración en sus funciones públicas de ordenación y mejora del funcionamiento del sector en la forma prevista en esta Ley y en su Reglamento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 31

2. En su función de servir de cauce de representación integrada del sector en el ejercicio de las funciones públicas que le afecten, corresponderán a la Mesa Social del Transporte las siguientes competencias:

- a) Evacuar cuantas consultas le sean realizadas por la Administración.
- b) Participar en representación de las asociaciones empresariales y centrales sindicales de transporte en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte.
- c) Realizar cuantas otras funciones le sean legal o reglamentariamente atribuidas, con especial incidencia en los aspectos legales, sociales y fiscales del sector.»

MOTIVACIÓN

Además de la existencia del Comité Nacional de Transporte, y habida cuenta de la profusión de organizaciones empresariales, es preciso dar cauce de participación de forma paritaria y democrática a las organizaciones empresariales y sindicales conjuntamente, para promover el diálogo social y buscar consensos en el sector. Así ocurre en las instituciones europeas sectoriales y en países de nuestro entorno como Francia y Bélgica.

ENMIENDA NÚM. 45

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, nuevo apartado

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo único, con la siguiente redacción.

«Veintinueve bis (nuevo). El punto 1 del artículo 58 queda redactado en los siguientes términos:

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

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

El Comité Nacional estará formado por los representantes de las asociaciones profesionales que lo constituyen **y actuará como representación de las asociaciones empresariales frente a la Administración y a la Mesa Social del Transporte.”»**

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 32

ENMIENDA NÚM. 46

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Nuevo apartado en el artículo único

De adición.

Se añade un nuevo apartado en el artículo único, con el siguiente contenido:

«Treinta y dos bis (nuevo). Se añade un nuevo apartado en el artículo 64, con la siguiente redacción:

“3 (nuevo). Los transportes públicos de viajeros realizados en autotaxis tendrán la consideración de servicio urbano regular de transporte de viajeros por su carácter público, aún cuando en su servicio no se produzca una reiteración de itinerario, calendario ni horario.”»

MOTIVACIÓN

El servicio público en vehículos de turismo con aparato taxímetro, o autotaxis, en cuanto a la licencia misma, es un servicio público urbano eminentemente regular de uso general dirigido a satisfacer una demanda general, siendo utilizable por cualquier interesado. Su itinerario es discrecional en cuanto al destino, pero en su origen, prevalentemente paradas y bolsas de taxi, tarifas, como en calendario (días que puede y no, dar servicio), y horario (a partir de un horario determinado, hasta cumplir con un horario establecido según la reglamentación pertinente), se puede considerar regular, cumpliendo además con todo lo establecido en el artículo 70 de la LOTT.

ENMIENDA NÚM. 47

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado treinta y tres

De supresión.

Se suprime el apartado treinta y tres.

MOTIVACIÓN

El apartado treinta y tres del Proyecto de Ley suprime el apartado a) del artículo 67 de la LOTT que establece la distinción entre transportes públicos regulares de viajeros por su continuidad, en permanentes y temporales.

Seguramente, la causa de tal supresión es que el Reglamento 1.370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera define el transporte público de viajeros como servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua, luego ya todos los transportes públicos regulares han de ser continuos, permanentes.

Pero lo anterior no evita la inclusión en el articulado de la ley de esa previsión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 33

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado treinta y cinco

De modificación.

El segundo párrafo del artículo 71 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado treinta y cinco del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«Como regla general, la prestación de los mencionados servicios se llevará a cabo por la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de gestión. No obstante, la Administración podrá optar por la gestión directa de un servicio cuando estime que resulta más adecuado al interés general en función de su naturaleza y características, **así como por la celebración de convenios de cooperación con otras Administraciones Públicas para la más eficaz gestión y prestación de servicios de sus competencias.**»

MOTIVACIÓN

Se propone esta previsión ante la posibilidad de celebrar convenios de cooperación con Ayuntamientos y Diputaciones que, con sus propios medios personales y materiales, presten el servicio de transporte público de viajeros, principalmente en zonas de baja densidad de población en las que no resulta posible acudir al contrato de gestión por la falta de rentabilidad del servicio.

ENMIENDA NÚM. 49

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado treinta y siete

De modificación.

La letra f) del punto 2 del artículo 73 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado treinta y siete del artículo único, queda redactada en los siguientes términos:

«f) El personal de la empresa que, en su caso, deberá adscribir el contratista, como mínimo, a la prestación del servicio, con expresión de sus funciones. **Cuando se trate de gestionar un servicio preexistente, la nueva empresa contratista vendrá obligada a subrogarse en cuantos derechos tengan los trabajadores que venían prestando servicios para la anterior empresa concesionaria.**»

MOTIVACIÓN

Garantizar el derecho de los trabajadores a ser subrogados cuando se produce una sucesión de empresas, tal y como establece la legislación laboral.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ENMIENDA NÚM. 50

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado treinta y nueve

De modificación.

El primer párrafo del punto 4 del artículo 75 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado treinta y nueve del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«4. Sin perjuicio de la legislación laboral que resulte de aplicación al efecto, cuando un procedimiento tenga por objeto la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión de un servicio preexistente, el pliego de condiciones **impondrá** al nuevo adjudicatario la obligación de subrogarse como empleador en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista en dicha prestación.»

MOTIVACIÓN

Cuando el contrato se refiere a un servicio preexistente, debe imponerse al nuevo adjudicatario la subrogación de plantilla.

ENMIENDA NÚM. 51

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado cuarenta y nueve

De modificación.

El segundo párrafo del artículo 91 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado cuarenta y nueve del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«Quedan exceptuadas de lo anterior las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo **y** el arrendamiento de vehículos con conductor, que deberán respetar las condiciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios.»

MOTIVACIÓN

Se propone sustituir la conjunción «o» por la conjunción «y» para que quede claro que la exceptuación determinada reglamentariamente será para las autorizaciones de ambos modos de transporte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 35

ENMIENDA NÚM. 52

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado cincuenta y cuatro

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al final del punto 2 del artículo 98 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado cincuenta y cuatro del artículo único, con la siguiente redacción:

«Reglamentariamente se podrán establecer límites a la distancia y condiciones en las cuales los vehículos destinados al auxilio en carretera podrán circular ocupados por personas distintas al conductor.»

MOTIVACIÓN

Las especiales circunstancias de urgencia y protección de la seguridad vial que rodean al transporte de auxilio en carretera pueden aconsejar que se traslade en cortos recorridos a los ocupantes de los vehículos averiados o accidentados, siempre y cuando esto no suponga un verdadero traslado de larga distancia de los mismos.

ENMIENDA NÚM. 53

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado cincuenta y cinco

De modificación.

El punto 4 del artículo 99 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado cincuenta y cinco del artículo único, queda redactado de la siguiente forma:

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

El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 43.1 y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte **atendiendo a criterios de proporcionalidad.**»

MOTIVACIÓN

Facilitar el desarrollo equilibrado y armónico del transporte de viajeros en vehículos de turismo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 36

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado cincuenta y seis

De modificación.

El segundo párrafo de la letra a) del punto 2 del artículo 102 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado cincuenta y seis del artículo único, queda redactado de la siguiente forma:

«Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser trabajadores adscritos o **asalariados de los respectivos centros de la empresa o bien los asistentes a dichos centros, según su naturaleza y finalidad en los términos que se determinen reglamentariamente, a fin de asegurar el adecuado equilibrio del sistema de transportes. Los transportes habituales de otro tipo de usuarios se presumirán, salvo prueba en contrario, como transportes públicos.»**

MOTIVACIÓN

Se propone mantener el texto vigente porque establece con mayor seguridad jurídica reglas claras sobre la carga de la prueba, así como delimita mejor el ámbito subjetivo del transporte privado complementario de viajeros.

ENMIENDA NÚM. 55

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural

Al artículo único, apartado cincuenta y seis

De adición.

Se añade una nueva letra en el punto 2 del artículo 102 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado cincuenta y seis del artículo único, con la siguiente redacción:

«f) (nueva) La empresa titular deberá poseer un establecimiento o local adecuado para las mercancías a transportar, lo que se acreditará mediante la correspondiente licencia municipal de actividad.»

MOTIVACIÓN

Dado que el transporte privado complementario está configurado como una actividad accesoria de la empresa necesaria para el traslado de sus propias mercancías, las cuales obviamente deben estar situadas o depositadas en instalaciones vinculadas a la referida empresa, se propone que entre las condiciones que debe cumplir la empresa titular conforme a lo previsto en el punto 2 se exija además de los indicados, el de poseer establecimientos o locales adecuados a las mercancías a transportar, ya que ello probaría que posee mercancía propia, ya sea producida, transformada o almacenada, y que necesita transportarla.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 37

De esta forma, se evitarían las actuaciones de competencia desleal realizadas por personas solicitantes de autorizaciones de transporte privado que realizan en la práctica actividades de transporte de mercancías de terceros, esto es, ejerciendo transporte público de forma ilegal.

ENMIENDA NÚM. 56

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado cincuenta y siete

De modificación.

La letra e) del punto 2 del artículo 103 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado cincuenta y siete del artículo único, queda redactada en los siguientes términos:

«e) Transporte de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada no supere las 2 toneladas.»

MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley plantea la exención de autorización de transporte privado complementario para los vehículos de transporte de mercancías de hasta 3,5 toneladas de MMA.

En coherencia con los argumentos de seguridad vial y ordenación del sector que hemos planteado en otras enmiendas referidas a las autorizaciones de transporte público en vehículos de hasta 3,5 toneladas de MMA, de igual modo se propone establecer una regulación idéntica para la misma categoría de vehículos en transporte privado complementario, para evitar situaciones de competencia desleal.

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y cuatro

De supresión.

Se suprime el apartado setenta y cuatro del artículo único.

MOTIVACIÓN

El párrafo que añade el Proyecto de Ley en el artículo 138 de la LOTT va encaminado a buscar la responsabilidad del conductor.

Los reglamentos comunitarios disponen que las empresas de transporte tienen responsabilidad por las infracciones cometidas por los conductores de esas empresas, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 38

En todo caso, en el supuesto de que los conductores desobedezcan las órdenes del empleador o actúen de forma arbitraria, el empresario tiene a su disposición el régimen disciplinario y sancionador dispuesto en los convenios colectivos de aplicación.

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De modificación.

El primer párrafo del punto 1 del artículo 140 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y cinco del artículo único, queda redactado en los siguientes términos:

«1. La realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación de conformidad con lo dispuesto en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo, **así como la realización de transporte sin haber realizado el visado reglamentario del correspondiente título habilitante.**»

MOTIVACIÓN

Se propone incluir esta previsión para reputar infracción muy grave, que está en el actual texto de la LOTT.

ENMIENDA NÚM. 59

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 140 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y cinco del artículo único, con la siguiente redacción:

«2 bis (nuevo). La realización de transporte público o de actividades auxiliares y complementarias del mismo, incumpliendo las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente.»

MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley elimina esta previsión para reputar infracción muy grave. Se propone recuperarla porque es importante la coordinación del Ministerio de Fomento con otras inspecciones para perseguir estas conductas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 39

ENMIENDA NÚM. 60

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 140 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y cinco del artículo único, con la siguiente redacción:

«9 bis (nuevo). La falsificación de hojas de registro, tarjetas de conductor u otros elementos o medios de control que exista la obligación de llevar en el vehículo, así como el falseamiento de su contenido o alteración de las menciones obligatorias de la hoja de registro o tarjeta del conductor y la utilización de rotuladores delebles para cumplimentar el disco.»

MOTIVACIÓN

Se propone incluir la infracción del actual artículo 140.13 de la LOT por su especificidad y sustantividad propia. Además, se propone que se añada que también se considerará incluida en esa infracción de falseamiento de discos, la utilización de rotuladores delebles para cumplimentar el disco.

ENMIENDA NÚM. 61

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 140 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y cinco del artículo único, con la siguiente redacción:

«20 bis (nuevo). La realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22.4. La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con lo propuesto en otra enmienda respecto del artículo 22, se propone que se mantenga la infracción muy grave consistente en realizar operaciones de carga y descarga por el conductor contraviniendo las limitaciones establecidas en el citado artículo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 40

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 140 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y cinco del artículo único, con la siguiente redacción:

«26.7 (nuevo). El incumplimiento de las condiciones para la prestación de asistencia a las personas con discapacidad o con movilidad reducida por parte de la empresa contratista del servicio a las que se vea legal o contractualmente obligada.»

MOTIVACIÓN

Se propone reputar como infracción muy grave esta circunstancia, para garantizar, en especial, los derechos de los pasajeros que tienen una discapacidad y de los que tengan movilidad reducida.

ENMIENDA NÚM. 63

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 140 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y cinco del artículo único, con la siguiente redacción:

«26 bis (nuevo). Transportar mercancías perecederas que, conforme a la normativa específica aplicable, deban ser transportadas a temperatura regulada, en vehículos o recipientes que, por sus condiciones técnicas, no puedan alcanzar la temperatura exigida para su transporte.»

MOTIVACIÓN

Se propone recuperar esta infracción, eliminada en el Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 64

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 41

Se añade un nuevo punto en el artículo 140 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y cinco del artículo único, con la siguiente redacción:

«37 bis (nuevo). Remunerar la prestación del servicio del transporte con un precio que no permita cubrir al mismo tiempo los costes de explotación del vehículo de transporte utilizado para dicho servicio.»

MOTIVACIÓN

La actual situación económica por la que atraviesan las empresas de transporte, afectadas por un incremento incontrolado de sus costes de explotación, especialmente del gasóleo que ha subido más de un 60% en los últimos 3 años, unido a la reducción de la actividad, ha supuesto que los precios que perciben las empresas transportistas por sus servicios prestados no permiten cubrir ni siquiera sus costes, produciéndose situaciones de abuso en la contratación de los portes.

Para evitar dicha situación, en los países de nuestro entorno, especialmente en Francia e Italia, se han establecido medidas tendentes a garantizar que los precios percibidos por los transportistas puedan cubrir al menos sus costes de explotación:

— El Código de Transporte francés señala que los transportistas de mercancías por carretera y los intermediarios de transporte están obligados a ofrecer o practicar un precio que permita cubrir a la vez las cargas en materia social y de seguridad, las cargas de carburante y mantenimiento, las amortizaciones y alquileres de los vehículos, los gastos de carretera de los conductores, los gastos de peaje, las tasas fiscales y la remuneración del administrador de la empresa en caso de empresas unipersonales. Su incumplimiento conlleva una sanción por importe de 9.000 euros.

— La legislación italiana considera que para garantizar la seguridad en carretera, así como el adecuado funcionamiento del mercado del transporte de mercancías por carretera, los contratos de transporte deben garantizar la cobertura de los costes mínimos, los cuales son fijados periódicamente por el Ministerio de Transporte en función del consumo del gasóleo, la tipología del vehículo y la distancia recorrida, para garantizar los parámetros de seguridad.

Asimismo hay que recordar que desde el año 2000 el Ministerio de Fomento publica con carácter trimestral el denominado Observatorio de Costes de explotación de los vehículos de transporte analizando los costes de explotación para 15 categorías diferentes de vehículos de transporte.

En consecuencia, se propone incluir dicha medida de protección para las empresas transportistas, y su correspondiente sanción, en la legislación española.

ENMIENDA NÚM. 65

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 140 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y cinco del artículo único, con la siguiente redacción:

«37 ter (nuevo). Incumplir los plazos máximos previstos en la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, en el pago de los servicios de transporte contratado.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 42

MOTIVACIÓN

En la actualidad las empresas de transporte, especialmente los autónomos y las de pequeña y mediana dimensión, se encuentran más que nunca ante verdaderas dificultades económicas y de liquidez que, en muchos casos, están comprometiendo la viabilidad de las mismas, cuestión que se ve especialmente agravada por la significativa falta de apoyo y viabilidad de las instituciones financieras.

La regulación normativa que en la actualidad existe sobre la materia, la Ley 15/2010, se ha mostrado absolutamente insuficiente e ineficaz para evitar las malas prácticas existentes en materia de plazos de pago, resultando que en la práctica los plazos establecidos en la referida norma son sistemáticamente incumplidos.

Esta falta de garantías para el cobro de las facturas ha de conducir a que la regulación legal sobre la materia avance más allá de establecer unos principios generales que, en la práctica, quedan como una mera declaración de intenciones por parte de las Administraciones, y llevar a una imposición de plazos máximos para el pago legislando en el ámbito sancionador, regulando de manera firme, no solo la obligación de pago a 60 días, sino también un régimen de sanciones aplicable a aquellos que incumplen las anteriores reglas de plazos.

Para ello pueden tomarse como referente importantes regulaciones que en otros países de la Unión Europea se han venido estableciendo, como son los casos de Francia y Portugal. En ambos países se regulan unos plazos máximos de pago, evitando las prácticas de morosidad tan habituales en los mercados, pero además, siendo este el aspecto más relevante, imponiendo importantes y gravosas sanciones pecuniarias para aquellos que incumplen los referidos plazos.

En concreto, Francia sanciona con 15.000 euros el hecho de no respetar los plazos de pago fijados por Ley, así como no determinar de forma expresa otras menciones obligatorias relativas a las condiciones de pago contempladas en la legislación vigente.

Por todo ello, ante la falta de eficacia y aplicación real de la normativa vigente en materia de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, en concreto en lo que respecta al cumplimiento de los plazos máximos de pago, resulta imprescindible establecer en la modificación de la LOTT un nuevo tipo infractor muy grave que contemple el incumplimiento de los plazos máximos de pago establecidos legalmente, para impedir que se continúen efectuando estas malas prácticas existentes en la actualidad.

ENMIENDA NÚM. 66

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y seis

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 141 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y seis del artículo único, con la siguiente redacción:

«22 bis (nuevo). El incumplimiento por los titulares de autorizaciones de transporte público sanitario de las exigencias de disponibilidad temporal para la prestación del servicio que reglamentariamente se encuentren determinadas, salvo causa justificada.»

MOTIVACIÓN

Se propone recuperar esta infracción grave, no recogida en el Proyecto de Ley.

El artículo 137 a) 1 del ROTT exige que las empresas dedicadas al transporte sanitario tengan una disposición de medios que permitan la inmediata localización las 24 horas del día. Por tanto, su incumplimiento debería seguir estando tipificado como infracción.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 43

ENMIENDA NÚM. 67

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación.

La letra d) del punto 1 del artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, queda redactada de la siguiente forma:

«d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, **22 bis**, 23 y 24 del artículo 141.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación.

La letra e) del punto 1 del artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, queda redactada de la siguiente forma:

«e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 del artículo 141.»

MOTIVACIÓN

La infracción del punto 8 del artículo 141, referente al arrendamiento de vehículos con conductor, relativa a la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente, es relativamente frecuente y genera una gran tensión con el sector del taxi, especialmente en los lugares donde se producen grandes aglomeraciones de viajeros, como son estaciones y aeropuertos.

Se propone aumentar la cuantía de las sanciones a estas conductas.

ENMIENDA NÚM. 69

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 44

De modificación.

La letra f) del punto 1 del artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, queda redactada de la siguiente forma:

«f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 del artículo 141.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 70

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación.

La letra g) del punto 1 del artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, queda redactada de la siguiente forma:

«g) Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 23, 24, 25, 26, **26 bis**, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, **37 bis** y **37 ter** del artículo 140.»

MOTIVACIÓN

En el Proyecto de Ley se reducen las infracciones recogidas en los apartados 28 y 29 del artículo 140 relativas al transporte escolar. Ambas infracciones tienen una entidad suficiente como para no proceder a esa bajada, que podría alentar a los colegios privados a prescindir del acompañante o montar en el vehículo más niños que plazas, consiguiendo un ahorro de costes que les compensaría con creces la posible sanción a asumir.

Además, se prevé una sanción económica para los nuevos tipos infractores sobre transporte de mercancías perecederas, contratación por debajo de costes y de demora en los pagos por la contratación de los servicios de transporte, propuestos en otras enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 71

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación.

La letra h) del punto 1 del artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, queda redactada en los siguientes términos:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 45

«h) Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 15, 16, 17, 18, 21, 22, **28 y 29** del artículo 140.»

MOTIVACIÓN

En el Proyecto de Ley las infracciones previstas en los puntos 19 y 20 del artículo 140 (carencia de tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, y la carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa) se reducen. Pasan de una sanción, ahora de entre 4.001 a 6.000 euros, a ser sancionadas con entre 2.001 a 4.000 euros.

Creemos que no es positiva esta bajada de escalón. La instalación en los vehículos de los instrumentos de control y la utilización de los mismos constituye una actuación ineludible para que los servicios de inspección y agentes de la autoridad puedan verificar el correcto cumplimiento de la normativa. Y la carencia de los datos del tacógrafo puede deberse al no uso del tacógrafo o a una actitud obstruccionista y oscurantista, porque el transportista sea consciente de que en los datos solicitados existen infracciones a los tiempos de conducción y descanso y decida no aportarlos.

En todos estos casos la sanción debe ser superior o podríamos fomentar la realización de conductas fraudulentas en perjuicio de los conductores.

Además, en coherencia con la enmienda anterior, se aumentan las sanciones para las infracciones relativas al transporte escolar.

ENMIENDA NÚM. 72

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación.

La letra i) del punto 1 del artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, queda redactada en los siguientes términos:

«i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, **2 bis**, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, **9 bis**, 10, 11, 12, 13, 14, **19, 20 y 20 bis** del artículo 140.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 73

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 46

De modificación.

La letra a) del punto 4 del artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, queda redactada en los siguientes términos:

«a) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 1, 4, 7, 10, 11, 14.6, 14.7, 14.11, 14.18 o 22 del artículo 140 o en el punto 2 del artículo 141.»

MOTIVACIÓN

Al detallar las infracciones que dan lugar a la inmovilización del vehículo se propone incluir, como ocurre en el texto actual, las del artículo 140.4 (la cesión, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas) y 140.7 (la falsificación de alguno de los títulos que habiliten para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley).

ENMIENDA NÚM. 74

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación.

La letra b) del punto 4 del artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, queda redactada en los siguientes términos:

«b) Cuando se detecte durante su comisión en carretera **el incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso.**»

MOTIVACIÓN

Entendemos que debe inmovilizarse el vehículo ante toda infracción de los tiempos de conducción y descanso hasta que se descanse lo necesario para poder proseguir.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De adición.

Se añade un nuevo párrafo después de la letra c) del punto 4 del artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, con la siguiente redacción:

«En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que estos sufran la menor turbación posible, será responsabilidad del transporte cuyo vehículo haya sido

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 47

inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas serán, en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquellos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.»

MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley ha eliminado el párrafo que se propone en los supuestos de inmovilización de un vehículo que porta viajeros, previsión que consideramos muy útil para salvaguardar los derechos de dichos viajeros.

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De adición.

Se añade un nuevo punto en el artículo 143 de la Ley 16/1987, modificado en el apartado setenta y ocho del artículo único, con la siguiente redacción:

«4 bis (nuevo). La comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1, 4, 7 y 11 del artículo 140 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan, y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.»

MOTIVACIÓN

Se propone la sanción de precintado del vehículo, prevista en el texto actual, para la comisión de infracciones previstas en los puntos 1 (carecer de título), 4 (cesión de títulos), 7 (falsificación de títulos) y 11 (obstrucción). Resulta una de las pocas armas con que poder combatir al transporte ilegal de viajeros realizado por personas extranjeras sin autorización, que está proliferando en los últimos tiempos en toda España, especialmente en zonas costeras.

ENMIENDA NÚM. 77

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

A la disposición adicional sexta

De modificación.

La disposición adicional sexta queda redactada en los siguientes términos:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 48

«Disposición adicional sexta. Acción directa contra el cargador principal o el destinatario en los supuestos de intermediación.

En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción contra el cargador principal o el destinatario, en caso de impago del servicio de transporte por parte del intermediario.»

MOTIVACIÓN

Dada la situación de deterioro que se viene produciendo en la comercialización del transporte, agravada por la crisis económica en que se encuentran sumidas las empresas transportistas, es necesario arbitrar medidas para regular y controlar la actividad de comercialización en el sector evitando los actuales abusos que sufren los transportistas al quedar indefensos frente a las empresas intermediarias que se crean con la única finalidad de extorsionar al transportista para posteriormente dejarle de pagar por sus servicios prestados, al declararse insolvente la citada empresa intermediaria que posteriormente es sustituida por una nueva empresa intermediaria con idéntico fin.

Así, se propone establecer una medida de protección consistente en conceder a la empresa transportista una acción legal directa para el cobro de su servicio contra la empresa cargadora o destinataria de la mercancía, en caso de impago por la empresa contratante del servicio, para que estas se hagan responsables y controlen la actuación de las empresas intermediarias que contratan para la comercialización de los servicios de transporte.

Dicha medida ya se encuentra regulada en la legislación francesa (Ley Gayssot) y en la italiana estableciendo en favor del transportista una acción directa de cobro contra el remitente y/o el destinatario de la mercancía como garantes en última instancia del pago del precio de transporte, ante la falta de pago por parte del obligado al mismo.

ENMIENDA NÚM. 78

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA:
La Izquierda Plural**

Nueva disposición adicional

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción.

«Disposición adicional (nueva). Transporte de auxilio en carretera.

1. Se considera transporte de auxilio en carretera el de los vehículos accidentados o averiados mediante los vehículos que la normativa de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial determine adecuados a tal fin.

Se entenderá por vehículos averiados o accidentados aquellos que, estando matriculados y disponiendo de tracción propia, no sean susceptibles de circular por sus propios medios en vías urbanas o interurbanas.

2. Para la prestación del transporte de auxilio en carretera se precisará de una autorización especial que será otorgada bajo las condiciones que se determinen reglamentariamente, siempre que el solicitante acredite disponer de un número de vehículos adecuados para prestar el servicio, sin limitación de éstos por peso o carga, de unas instalaciones adecuadas para su posterior depósito y, en su caso, tratamiento residual, y de la organización de los medios precisos para asistir a los usuarios y ocupantes de los vehículos siniestrados o averiados.

3. Reglamentariamente podrá establecerse la creación de una sección específica para las empresas prestadoras del servicio de transporte de auxilio en carretera en el Registro de Empresas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 49

y Actividades de Transporte regulado en el artículo 53 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.»

MOTIVACIÓN

La intervención de fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado en muchos siniestros ha puesto de relevancia la importancia de las empresas prestadoras del servicio de transporte de auxilio en carretera y la prestación por las mismas, o bajo su organización empresarial, de todas las tareas relacionadas con el accidente, sus ocupantes, el vehículo averiado o siniestrado hasta, si es preciso, su definitiva baja.

Se propone un sistema que garantice la seguridad jurídica, evite conflictos y no suponga mayores cargas, ni a la Administración, ni a los empresarios de auxilio en carretera, mejorando la posición de consumidores y usuarios, e incluso de las compañías aseguradoras que los contratan. Además, todo ello beneficia la seguridad vial y el pronto restablecimiento del uso de la vía.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de Rosana Pérez Fernández, Diputada por A Coruña (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda al articulado, al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de abril de 2013.—**Rosana Pérez Fernández**, Diputada.—**Enrique Álvarez Sostres**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 79

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Uno

De adición.

Texto que se propone:

En el ordinal 3.º del apartado 1 del artículo 1 se propone una adición al final del párrafo, quedando redactado de la siguiente manera:

«(...) carretera sin conductor y los centros y actividades de formación que, conforme a lo dispuesto en esta ley y las normas dictadas para su desarrollo, resulte obligatorio cursar para el ejercicio de alguna de sus profesiones relacionadas con las actividades del transporte o auxiliares y complementarias de este.»

ENMIENDA NÚM. 80

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Cuatro

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 50

Texto que se propone:

Se propone una modificación en el apartado 1 del artículo 19, quedando redactado de la siguiente manera:

«1. Las tarifas y el precio del transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio o realización de la actividad, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias.»

ENMIENDA NÚM. 81

FIRMANTE:

**Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo único. Doce

De adición.

Texto que se propone:

Se introduce una adición en el redactado del artículo 36, en su apartado 2, con el siguiente tenor literal:

«(...) de los usuarios del transporte, incluidas las personas con discapacidad, a través...
(continúa igual).»

ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:

**Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo único. Doce

De adición.

Texto que se propone:

Se introduce una adición en el redactado del artículo 36, en su apartado 2, con el siguiente tenor literal:

«2. El Consejo estará integrado por expertos designados tanto por la Administración del Estado como por la autonómica, a propuesta de las (continúa igual).»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 51

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Dieciséis

De adición.

Texto que se propone:

Se propone la inclusión de una nueva letra d) en el apartado 2 del artículo 42, con el siguiente tenor literal:

«d) Transporte de mercancías en vehículos cuya masa máxima autorizada, incluida en su caso la de los remolques o semirremolques que arrastren, no supere las 2 toneladas.»

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Diecisiete

De adición.

Texto que se propone:

En la letra g) del artículo 43, se añade, al final del párrafo, el siguiente texto:

«(...) en cada caso. Expresamente se tendrá en cuenta el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida que en cada caso apliquen.»

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único, Veinticinco

De adición.

Texto que se propone:

En el apartado 3 del artículo 25 se añade, al final del párrafo, el siguiente texto

«(...) en cada caso se trate. No obstante, cuando exista una sanción muy grave de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 26.6 y 26.7 del artículo 140 se mantendrá la suspensión de la autorización hasta que no se cumplan las condiciones de accesibilidad que hayan dado lugar al incumplimiento,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 52

sin perjuicio de que en su caso se incoe el procedimiento de resolución de acuerdo al punto 2 de este artículo.»

ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Veintiséis

De adición.

Texto que se propone:

Se propone un añadido en la redacción de la letra a) del apartado 1 del artículo 53, quedando redactado de la siguiente manera:

«a) La inscripción, diferenciada por actividades, de las empresas... (continúa igual)»

ENMIENDA NÚM. 87

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Veintinueve

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir el contenido del apartado «Veintinueve».

ENMIENDA NÚM. 88

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Cincuenta y cuatro

De adición.

Texto que se propone:

En el artículo 98, se propone la adición de un nuevo apartado 3, con el siguiente tenor literal:

«3. Reglamentariamente se podrán establecer límites a la distancia y condiciones en que los vehículos destinados al auxilio en carretera podrán circular ocupados por personas distintas al conductor.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 53

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Sesenta y cinco

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir el contenido del apartado sesenta y cinco, por lo que el artículo 119 quedaría redactado en los actuales términos.

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Sesenta y ocho

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir el contenido del apartado sesenta y ocho, por lo que el artículo 122 quedaría redactado en los actuales términos.

ENMIENDA NÚM. 91

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Setenta y cinco

De adición.

Texto que se propone:

En el artículo 140, se añade una nueva infracción, la 26.7, con el siguiente redactado:

«26.7 El incumplimiento de las condiciones para la prestación de asistencia a las personas con discapacidad o con movilidad reducida por parte de la empresa contratista del servicio a las que se vea legal o contractualmente obligada.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 54

ENMIENDA NÚM. 92

FIRMANTE:

Rosana Pérez Fernández
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional sexta

De modificación.

Texto que se propone:

Se sustituye el actual contenido de esta disposición, de manera que se modifica el artículo 37 de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, por la que se añade el ordinal 3 con la siguiente redacción:

«En los supuestos de intermediación o colaboración en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá la acción directa contra el cargador principal y todos los que le hayan precedido en la cadena de subcontratación del transporte por él realizado. El cargador principal o el intermediario que le abone al transportista efectivo el precio de transporte, se subrogará en los derechos de este último, pudiendo ejercer los derechos y las acciones que por razón de dicho transporte le corresponden al transportista efectivo, hasta el límite de lo que le hubiera pagado.

No se aplicará el presente precepto en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.»

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Mixto, a instancia de la Diputada Teresa Jordà i Roura de Esquerra Republicana-Catalunya-Sí (ERC-RCat-CatSí) al amparo de lo establecido en el artículo 110 del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de abril de 2013.—**Teresa Jordà i Roura**, Diputada.—**Enrique Álvarez Sostres**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 93

FIRMANTE:

Teresa Jordà i Roura
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único. Punto setenta y cuatro

De modificación.

JUSTIFICACIÓN

La modificación que se pretende introducir en este artículo 138 de la LOTT únicamente va encaminado a buscar la responsabilidad del conductor, cuando, hasta ahora, no se contemplaba en la LOTT. Además, la normativa europea claramente contempla que las empresas de transporte tendrán responsabilidad por las infracciones cometidas por los conductores de esas empresas, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 55

En este sentido, el artículo 10.3 del Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, indica que:

«Artículo 10. Responsabilidad de las empresas de transporte.

(...)

“3. Las empresas de transporte tendrán responsabilidad por las infracciones cometidas por los conductores de esas empresas, aun cuando tales infracciones se hayan cometido en el territorio de otro Estado miembro o de un tercer país.”

Es sin embargo, en el párrafo segundo del apartado 3 del artículo 10 de ese artículo, donde se quiere que encuentre amparo esa modificación, cuando dice que:

“Los Estados miembros podrán estudiar cualquier prueba que pueda demostrar que la empresa de transporte no puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida.” Pero ello no implica responsabilizar a los conductores como se pretende ahora con la reforma que se quiere introducir.

No obstante, la normativa europea (artículo 10.3, párrafo segundo, del Reglamento CE 561/2006) permite que:

“3. (...)

Sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de asignar plena responsabilidad a las empresas de transporte, los Estados miembros pueden condicionar esta responsabilidad a la infracción cometida por la empresa de los apartados 1 y 2. Los Estados miembros podrán estudiar cualquier prueba que pueda demostrar que la empresa de transporte no puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida.”»

Pero ello no puede amparar, como se pretende con la reforma de la LOTT, que pueda ser asumida la responsabilidad por el trabajador-conductor. El Reglamento 561/2006 citado, en modo alguno ampara la reforma que se pretende introducir en el artículo 138.1, último párrafo de la LOTT.

Lo que sí permite este artículo es que, sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de asignar plena responsabilidad a las empresas de transporte, también pueden condicionar esta responsabilidad a la infracción cometida por las empresas citadas en los apartados 1 y 2 de ese artículo. Así mismo se dice que los Estados miembros podrán estudiar cualquier prueba que pueda demostrar que la empresa de transporte no puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida.

Pero ello, reitero, no ampara, ni da cobertura, a la reforma que se pretende introducir, pues basta la simple lectura del precepto para entender que, en modo alguno, se permite que se descargue la responsabilidad en el conductor, por lo que el párrafo que se desea introducir en la legislación española no tiene amparo en la normativa europea.

ENMIENDA NÚM. 94

FIRMANTE:

Teresa Jordà i Roura
(Grupo Parlamentario Mixto)

Artículo único. Treinta y siete. Artículo 73. Apartado f)

De adición.

Se añade un segundo párrafo al artículo 73 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en la modificación recogida en el punto Treinta y Siete del Artículo Único, con la siguiente redacción:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 56

«En el supuesto en que hubiera habido una empresa concesionaria que hubiera prestado el servicio y vaya a dejarlo, la nueva empresa contratista vendrá obligada a subrogarse en cuantos derechos tengan los trabajadores que venían prestando servicios para la anterior empresa concesionaria.»

JUSTIFICACIÓN

Garantizar el derecho de los trabajadores a ser subrogados cuando se produce una sucesión de empresas, tal y como establece la legislación laboral.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de abril de 2013.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 95

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el epígrafe 3.º del punto 1 del artículo 1 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado uno del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«3.º Las actividades auxiliares y complementarias del transporte, considerándose como tales, a los efectos de esta ley, las desarrolladas por las agencias de transportes, los transitarios, los operadores logísticos, los almacenistas-distribuidores y las estaciones y centros de transporte por carretera o multimodal de viajeros y mercancías. Asimismo, tendrá esta consideración el arrendamiento de vehículos de carretera sin conductor y las actividades de formación que, conforme a lo dispuesto en esta ley y las normas dictadas para su desarrollo, resulte obligatorio cursar para el ejercicio de alguna de las profesiones relacionadas con las actividades del transporte o auxiliares y complementarias de este.»

MOTIVACIÓN

Incorporar las actividades de formación al ámbito de aplicación de la ley.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 57

Se añade un nuevo párrafo en el punto 1 del artículo 19 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado cuatro del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«Las tarifas y el precio del transporte público de mercancías y de sus actividades auxiliares y complementarias, deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial y una correcta prestación del servicio o realización de la actividad, no dejando de retribuir, en su caso, las prestaciones complementarias.»

MOTIVACIÓN

Mantener la vigencia del punto 1 del artículo 19.

ENMIENDA NÚM. 97

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo párrafo en el punto 2 del artículo 19 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado cuatro del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«La estructura tarifaria se ajustará a las características del transporte o de la actividad auxiliar o complementaria del mismo de que en cada caso se trate, y se configurará de forma que fomente la inversión, la seguridad y la calidad.»

MOTIVACIÓN

Garantizar que se cubren los costes reales en las tarifas del transporte.

ENMIENDA NÚM. 98

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del punto 2 del artículo 19 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado cuatro del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«2. La estructura de la tarifa de los transportes de viajeros, señalados en el punto anterior... (resto igual).»

MOTIVACIÓN

Para adaptar el contenido del párrafo a la enmienda propuesta al punto 1 del artículo 19.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 58

ENMIENDA NÚM. 99

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Al apartado siete del artículo único, por el que se modifica el artículo 20 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres.

MOTIVACIÓN

Técnica. En atención al criterio expresado por el Consejo de Estado ya que, no conteniendo este apartado un desarrollo o complemento de la definición que, respecto a las obligaciones de servicio público contiene el artículo 2 del Reglamento (CE) 1370/2007, sobre los servicios públicos de viajeros por ferrocarril y carretera, corresponde su depuración en atención al principio de seguridad jurídica y a la reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

ENMIENDA NÚM. 100

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Al apartado nueve del artículo único.

Se modifica el punto 1 del artículo 22 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado nueve del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«1. Únicamente podrá contratar la realización de servicios de transporte terrestre de mercancías en concepto de porteador quien previamente sea titular de una licencia o autorización que habilite para realizar transportes de esta clase o, en otro caso, de una autorización de operador de transporte de mercancías.»

MOTIVACIÓN

De mantenerse la redacción que figura en el Proyecto de Ley se impediría el funcionamiento de las cooperativas de transporte, lo cual resultaría contrario al Reglamento (CE) 1071/2009, por el que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, que no condiciona el ejercicio de la actividad de transporte a la forma jurídica de la empresa.

ENMIENDA NÚM. 101

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 59

Se modifica el punto 2 del artículo 22 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado nueve del artículo único del Proyecto de Ley, suprimiendo del primer párrafo el término «y facturados».

MOTIVACIÓN

En consonancia con la enmienda anterior.

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el punto 3 del artículo 22 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado nueve del artículo único del Proyecto de Ley, suprimiendo en el primer párrafo el término «y facturados».

MOTIVACIÓN

En consonancia con las enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un punto nuevo al artículo 22 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado nueve del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

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

MOTIVACIÓN

Es necesario mantener este apartado en el artículo 22 con el objeto de que puedan establecerse limitaciones reglamentarias con el objeto de reducir los índices de siniestralidad laboral y garantizar la integridad de los trabajadores.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 60

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del punto 2 del artículo 36 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado doce del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«2. El Consejo estará integrado por expertos designados por la Administración General del Estado a propuesta de las empresas de transporte por carretera, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera; de las empresas de transporte de ferrocarril, a través de sus asociaciones; de los trabajadores de las empresas transportistas, a través de las centrales sindicales más representativas en dicho sector; de los usuarios del transporte, incluidas las personas con discapacidad, a través del Consejo de Consumidores y Usuarios y del Consejo Nacional de la Discapacidad y, en su caso, de las empresas de otros modos de transporte y de otros sectores de actividad relacionados con el transporte.»

MOTIVACIÓN

Incorporar al Consejo la representación de las personas con discapacidad o movilidad reducida.

ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo epígrafe en el punto 2 del artículo 42 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado dieciséis del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«d) Transporte de medicamentos, aparatos y equipos médicos y otros artículos necesarios en caso de ayudas urgentes y, en particular, de catástrofes naturales.»

MOTIVACIÓN

En atención a su carácter excepcional y escasa incidencia en el mercado de transportes.

ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 61

Se modifica el epígrafe b) del punto 2 del artículo 42 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado dieciséis del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«b) Transporte de mercancías realizado en vehículos de menos de cuatro ruedas.»

MOTIVACIÓN

Razones de seguridad vial exigen eliminar el transporte de viajeros.

ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el último párrafo del punto 2 del artículo 42 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado dieciséis del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Además, de conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada o de las cortas distancias recorridas.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 108

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del epígrafe b) del punto 1 del artículo 43 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado diecisiete del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«b) Tratándose de personas jurídicas, tener personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que las integren y contemplar en su objeto social la realización de transporte público o de la actividad auxiliar y complementaria de este de que se trate en cada caso.»

MOTIVACIÓN

Adecuar el contenido del párrafo al concepto de empresa que recoge la normativa europea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 62

ENMIENDA NÚM. 109

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo epígrafe a continuación del a) del punto 1 del artículo 43 Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado diecisiete del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«x) Poseer los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de transportista.

Reglamentariamente se determinarán los conocimientos mínimos exigibles, el modo de adquirirlos, el sistema de comprobación por la Administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos y la expedición de los documentos que los acrediten.»

MOTIVACIÓN

Contribuir a mantener y mejorar la cualificación profesional de los transportistas y a mejorar la calidad del servicio.

ENMIENDA NÚM. 110

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el epígrafe g) del punto 1 del artículo 43 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado diecisiete del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«g) Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan, atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso. Expresamente se tendrá en cuenta el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida que en cada caso apliquen.»

MOTIVACIÓN

Se considera necesario que, ante la próxima entrada en vigor —1 de marzo de 2013— del Reglamento n.º 181/2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004, se aproveche esta modificación para incorporar las cuestiones del Reglamento 181/2011 que garantizan los derechos de los pasajeros, y en especial de los que tienen una discapacidad y de los que tengan movilidad reducida.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 63

ENMIENDA NÚM. 111

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime el segundo párrafo del artículo 43.2 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado diecisiete del artículo único del Proyecto de Ley.

MOTIVACIÓN

Por razones de seguridad jurídica. El artículo 13 del Reglamento (CE) 1071/2009, ya recoge los supuestos y los plazos para que la empresa regularice su situación en los supuestos de incumplimiento de uno o varios de los requisitos que recoge la propia normativa.

ENMIENDA NÚM. 112

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado dieciocho del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Dieciocho. Se suprime el artículo 44.»

MOTIVACIÓN

Como señala el Consejo de Estado, la aplicabilidad directa de los reglamentos hace innecesaria su reproducción en una ley nacional. Las condiciones respecto al requisito de establecimiento ya vienen reguladas en el artículo 5 del Reglamento 1071/2009.

ENMIENDA NÚM. 113

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado diecinueve del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Diecinueve. Se suprime el artículo 45.»

MOTIVACIÓN

Como señala el Consejo de Estado, la aplicabilidad directa de los reglamentos hace innecesaria su reproducción en una ley nacional. Las condiciones mínimas respecto al requisito de honorabilidad vienen

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 64

reguladas en el artículo 5 del Reglamento 1071/2009, no añadiendo nada el apartado diecinueve de la ley proyectada, al contenido del citado Reglamento.

ENMIENDA NÚM. 114

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado veinte del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Veinte. Se suprime el artículo 46.»

MOTIVACIÓN

Como señala el Consejo de Estado, la aplicabilidad directa de los reglamentos hace innecesaria su reproducción en una ley nacional. Las condiciones respecto al requisito de capacidad financiera ya vienen reguladas en el artículo 7 del Reglamento 1071/2009.

ENMIENDA NÚM. 115

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado veintiuno del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Veintiuno. Se suprime el artículo 47.»

MOTIVACIÓN

Como señala el Consejo de Estado, la aplicabilidad directa de los reglamentos hace innecesaria su reproducción en una ley nacional. Las condiciones respecto al requisito de competencia profesional ya vienen reguladas en el artículo 8 del Reglamento 1071/2009.

ENMIENDA NÚM. 116

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el punto 1 del artículo 49 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado veintitrés del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 65

«1. Con carácter general, las autorizaciones de transporte serán intransferibles, salvo a favor del cónyuge supérstite o de los herederos forzosos del anterior titular, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de este.»

MOTIVACIÓN

Técnica.

ENMIENDA NÚM. 117

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el punto 2 del artículo 49 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado veintitrés del artículo único Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, reglamentariamente podrá establecerse la transmisibilidad de las autorizaciones de transporte a favor de personas distintas al cónyuge supérstite o a los herederos forzosos de su anterior titular en supuestos en que el otorgamiento de aquellas se encuentre sometido a limitaciones por razón de la antigüedad de los vehículos a los que, en su caso, hayan de estar referidas.»

MOTIVACIÓN

Adecuar la redacción al contenido de la enmienda formulada al punto 1 del artículo 49.

ENMIENDA NÚM. 118

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un punto nuevo al artículo 49 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, a continuación del punto 2, en el apartado veintitrés del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«(Nuevo). Las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo serán transmisibles cuando lo sean asimismo las licencias habilitantes para la realización de transporte urbano en esta clase de vehículos.»

MOTIVACIÓN

En atención al criterio seguido por el Gobierno de elevar a rango de ley lo previsto en el artículo 118 del ROTT, por considerar que recoge aspectos esenciales del régimen de autorizaciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 66

ENMIENDA NÚM. 119

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime el punto 3 del artículo 51 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado veinticuatro del artículo único del Proyecto de Ley.

MOTIVACIÓN

Restablecer los mecanismos de control de la Administración para verificar el cumplimiento de la normativa.

ENMIENDA NÚM. 120

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el punto 3 del artículo 52 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado veinticinco del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«3. Lo dispuesto en los puntos anteriores de este artículo deberá entenderse sin perjuicio de la imposición de las sanciones que correspondan por el incumplimiento de los requisitos de que en cada caso se trate. No obstante cuando exista una sanción muy grave de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 26.6. y 26.7 del artículo 140 se mantendrá la suspensión de la autorización hasta que no se cumplan las condiciones de accesibilidad que hayan dado lugar al incumplimiento, sin perjuicio de que en su caso se incoe procedimiento de resolución de acuerdo al punto 2 de este artículo.»

MOTIVACIÓN

Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros con discapacidad o movilidad reducida.

ENMIENDA NÚM. 121

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del punto 1 del artículo 54 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado veintisiete del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Quedan exceptuados de la referida prescripción quienes intervengan en la contratación del transporte de que se trate en funciones de pura intermediación, ya sea al amparo de una autorización de transporte o de operador de transporte.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 67

MOTIVACIÓN

Técnica.

ENMIENDA NÚM. 122

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el primer párrafo del punto 2 del artículo 54 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado veintisiete del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«2. A efectos de lo dispuesto en el punto anterior, únicamente se considerará que los vehículos con capacidad de tracción propia utilizados se hallan integrados en la organización empresarial del porteador cuando disponga de ellos en propiedad, arrendamiento financiero, arrendamiento ordinario en las condiciones establecidas al efecto en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo, o bien bajo cualquier otra fórmula jurídica admitida en derecho.»

MOTIVACIÓN

Adecuar el contenido al artículo 5 del Reglamento 1071/2009.

ENMIENDA NÚM. 123

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo punto al artículo 54 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado veintisiete del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«4. Con carácter general, el régimen de subcontratación en el sector del transporte de mercancías por carretera será el siguiente:

a) El cargador principal podrá contratar directamente con cuantos porteadores estime oportuno, ya sean personas físicas o jurídicas.

b) El primer o primeros porteadores podrán contratar a su vez con otros porteadores la ejecución del transporte que hubiera contratado con el cargador. Del mismo modo podrán hacerlo el segundo o segundos porteadores.

c) El tercer o terceros porteadores no podrán contratar el servicio de transporte que le haya sido encomendado por el segundo o segundos porteadores. No obstante, por exigencia de la especialización de los trabajos, complicaciones técnicas de la producción o circunstancias de fuerza mayor, excepcionalmente se podrá extender la subcontratación establecida en un nivel adicional, debiendo hacerse constar en la carta de porte las causas motivadoras de la misma.

Estas reglas no se aplicarán al transporte sucesivo.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 68

MOTIVACIÓN

Limitar la subcontratación en el transporte de mercancías, tal y como acordaron el 19 de abril de 2011 el Comité Nacional del Transporte por Carretera y las principales Asociaciones representativas de empresas cargadoras.

ENMIENDA NÚM. 124

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo apartado al Proyecto de Ley, a continuación del apartado treinta y dos del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«Apartado (nuevo). Se añade un párrafo al final del punto 1 del artículo 64, con el siguiente texto:

“No obstante, los transportes públicos de viajeros realizados en autotaxi tendrán la consideración de servicio urbano regular de transporte de viajeros, aun cuando en su servicio no se produzca una reiteración de itinerario, calendario ni horario prefijado.”»

MOTIVACIÓN

En atención a las especiales características del sector.

ENMIENDA NÚM. 125

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime el apartado treinta y tres del artículo único del Proyecto de Ley.

MOTIVACIÓN

No se justifica la supresión de los transportes públicos regulares temporales, necesarios para atender demandas excepcionales en fechas o eventos puntuales.

ENMIENDA NÚM. 126

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 69

Se suprime el párrafo segundo del punto 1 del artículo 73 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado treinta y siete del artículo único del Proyecto de Ley.

MOTIVACIÓN

Eliminar la adjudicación directa del contrato de gestión de servicios públicos.

ENMIENDA NÚM. 127

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime el epígrafe k) del punto 2 del artículo 73 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado treinta y siete del artículo único del Proyecto de Ley.

MOTIVACIÓN

Cualquier incremento en la estructura de costes del servicio repercutirá en la tarifa, con lo que de aprobarse este canon, serán los ciudadanos los que lo acabarán pagando.

ENMIENDA NÚM. 128

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime el apartado treinta y ocho del Proyecto de Ley.

MOTIVACIÓN

Técnica.

ENMIENDA NÚM. 129

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el apartado cuarenta y seis del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Cuarenta y seis. Se suprime el artículo 87, que queda sin contenido.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 70

MOTIVACIÓN

En coherencia con la enmienda de supresión del apartado treinta y tres del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 130

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del artículo 91 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, modificado por el apartado cuarenta y nueve del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Quedan exceptuadas de lo anterior las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo y el arrendamiento de vehículos con conductor, que deberán respetar las condiciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios.»

MOTIVACIÓN

La excepción debe afectar a ambas autorizaciones.

ENMIENDA NÚM. 131

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un punto nuevo en el artículo 99, modificado por el apartado cincuenta y cinco del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«X. Los transportes discrecionales de viajeros deberán realizarse en vehículos de cuatro o más ruedas.»

MOTIVACIÓN

Reforzar la seguridad de los viajeros.

ENMIENDA NÚM. 132

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el párrafo segundo, punto 4, del artículo 99, modificado por el apartado cincuenta y cinco del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 71

«El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 43.1 y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte, atendiendo a reglas de proporción.»

MOTIVACIÓN

Facilitar el desarrollo equilibrado y armónico del transporte de viajeros en vehículos de turismo.

ENMIENDA NÚM. 133

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del epígrafe a) del punto 2 del artículo 102, modificado por el apartado cincuenta y seis del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser los trabajadores adscritos o asalariados de los respectivos centros o bien los asistentes a los mismos, según su naturaleza y finalidad en los términos que se determinen reglamentariamente, a fin de asegurar el adecuado equilibrio del sistema de transportes. Los transportes habituales de otro tipo de usuarios se presumirán, salvo prueba en contrario, como transportes públicos.»

MOTIVACIÓN

Es necesario delimitar el concepto «personas que asistan a estos» con el objeto de precisar el ámbito de aplicación.

ENMIENDA NÚM. 134

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el epígrafe b) del punto 2 del artículo 102, modificado por el apartado cincuenta y seis del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«b) El origen o el destino del transporte deberá ser uno de los lugares en que la empresa desarrolle trabajos relacionados con su actividad principal. A tal fin, la empresa deberá poseer en propiedad, arrendamiento o usufructo un establecimiento o local adecuado a las mercancías que transporte. El cumplimiento de este requisito se acreditará con la correspondiente licencia de actividad municipal.»

MOTIVACIÓN

Asegurar la complementariedad del transporte respecto de la actividad empresarial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 72

ENMIENDA NÚM. 135

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el punto 2 del artículo 103, modificado por el apartado cincuenta y siete del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

- a) Transporte que presente idénticas características a las señaladas en el artículo 42.2.
- b) Transportes privados particulares definidos en el artículo 101.
- c) Transportes oficiales definidos en el artículo 105.
- d) Transporte de viajeros en vehículos de turismo, salvo que se trate de transporte sanitario.
- e) Transporte funerario.

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte privado que tengan una escasa influencia en el sistema, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada o de las cortas distancias recorridas.»

MOTIVACIÓN

Acomodar el contenido de este apartado a las modificaciones introducidas en las enmiendas presentadas al artículo 42.2.

ENMIENDA NÚM. 136

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el epígrafe c) del punto 1 del artículo 119, modificado por el apartado sesenta y cinco del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, que podrán realizar tareas de intermediación en la contratación de transportes idénticas a las previstas para los titulares de la autorización de operador de transporte, en relación con la comercialización de los servicios desarrollados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías.»

MOTIVACIÓN

Acomodar el párrafo a la realidad del sector.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 73

ENMIENDA NÚM. 137

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime el apartado setenta y cuatro del Proyecto de Ley.

MOTIVACIÓN

Mantener el régimen vigente.

ENMIENDA NÚM. 138

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del punto 15 del artículo 140, modificado por el apartado setenta y cinco del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes no comuniquen al Registro de Empresas y Actividades de Transporte el cambio de su domicilio o de los locales de que deban disponer a efectos del cumplimiento del requisito de establecimiento. Será castigada como infracción leve siempre que se acredite el cumplimiento del requisito de establecimiento.»

MOTIVACIÓN

Atender al objetivo que se persigue con este apartado.

ENMIENDA NÚM. 139

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se sustituye el punto 2 del artículo 140, modificado por el apartado setenta y cinco del artículo único del Proyecto de Ley, por el siguiente:

«2. La contratación como porteador sin ser previamente titular de autorización de transporte o de operador de transporte.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.»

MOTIVACIÓN

No impedir el funcionamiento actual de las cooperativas de transporte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 74

ENMIENDA NÚM. 140

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De supresión.

Se suprime el segundo párrafo del punto 16 del artículo 140, modificado por el apartado setenta y cinco del artículo único del Proyecto de Ley.

MOTIVACIÓN

No impedir el funcionamiento actual de las cooperativas de transporte.

ENMIENDA NÚM. 141

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo epígrafe al punto 26 del artículo 140, modificado por el apartado setenta y cinco del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«26.7 El incumplimiento de las condiciones para la prestación de asistencia a las personas con discapacidad o con movilidad reducida por parte de la empresa contratista del servicio a las que se vea legal o contractualmente obligada.»

MOTIVACIÓN

Mejorar la protección de los derechos de los pasajeros con discapacidad o con movilidad reducida.

ENMIENDA NÚM. 142

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un punto nuevo al artículo 140, modificado por el apartado setenta y cinco del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«38. La realización de las operaciones de carga, estiba, desestiba o descarga por el propio conductor del vehículo contraviniendo las limitaciones que, en su caso, resulten de aplicación de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22.4. La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a la empresa bajo cuya dirección actúe el conductor del vehículo como, en su caso, al cargador o remitente, expedidor, operador de transporte y consignatario o destinatario, salvo que alguno de ellos justifique respecto de sí mismo la existencia de causas de inimputabilidad.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 75

MOTIVACIÓN

En consonancia con la enmienda al artículo 22.

ENMIENDA NÚM. 143

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade un nuevo punto al artículo 140, modificado por el apartado setenta y cinco del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«39. Incumplir los plazos máximos de pagos previstos en el artículo 41 de la Ley 15/2009, de Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con el resto de enmiendas.

ENMIENDA NÚM. 144

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el epígrafe g) del punto 1 del artículo 143, modificado por el apartado setenta y ocho del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«g) Se sancionará con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 y 39 del artículo 140.»

MOTIVACIÓN

En consonancia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 145

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el cuarto párrafo del punto 5 del artículo 143, modificado por el apartado setenta y ocho del artículo único del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 76

«Cuando la infracción se hubiese cometido careciendo de autorización, la pérdida de honorabilidad afectará a la persona física que, en nombre propio o en representación de una persona jurídica, hubiese formalizado el contrato.»

MOTIVACIÓN

No impedir el funcionamiento actual de las cooperativas de transporte.

ENMIENDA NÚM. 146

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica el segundo párrafo del punto 3 del artículo 146, modificado por el apartado ochenta del artículo único del Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 50 por ciento.»

MOTIVACIÓN

Por analogía con la Ley de Seguridad Vial y la similitud del bien protegido.

ENMIENDA NÚM. 147

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica la disposición adicional sexta del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Disposición adicional sexta. Acción directa contra el cargador principal en los supuestos de intermediación.

En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción contra el cargador principal o el destinatario, en caso de impago del servicio de transporte por parte del intermediario, salvo en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 77

MOTIVACIÓN

Incrementar la protección del transportista.

ENMIENDA NÚM. 148

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional al Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«Disposición adicional (nueva). Auxilio en carretera.

1. Se considera transporte público de auxilio en carretera el de vehículos accidentados o averiados realizado mediante los vehículos que la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial determine adecuados a tal fin.

Son vehículos averiados o accidentados aquellos que, estando matriculados y disponiendo de tracción propia, no sean susceptibles de circular por sus propios medios en vías urbanas o interurbanas.

2. Quienes realicen transporte público de auxilio en carretera o intermedien en su contratación deberán cumplir en todo caso con los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, así como disponer de instalaciones adecuadas para el posterior depósito de los vehículos siniestrados o averiados, y, en su caso, tratamiento residual, y la organización de los medios precisos para asistir a sus usuarios y ocupantes, conforme a lo que reglamentariamente se determine.»

MOTIVACIÓN

Distinguir el transporte de auxilio en carretera del mero traslado de mercancías, dada su implicación en materia de seguridad vial.

ENMIENDA NÚM. 149

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De modificación.

Se modifica la disposición derogatoria única del Proyecto de Ley, quedando como sigue:

«Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogados los artículos 52 y 53 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 78

cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango al de esta ley se opongan a lo que en ella se dispone.»

MOTIVACIÓN

Limitar el alcance de la disposición derogatoria.

ENMIENDA NÚM. 150

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade una nueva disposición final al Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«Disposición final (nueva). Modificación del artículo 41 de la Ley 15/2009, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

Con efectos a partir de la entrada en vigor de esta ley y con vigencia indefinida, se modifica el artículo 41 de la Ley 15/2009, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 41. Plazo de pago del precio del transporte.

El plazo máximo de pago del precio del transporte será de treinta días desde la fecha de entrega de las mercancías en destino. Cualquier pacto en contrario se considerará nulo.

En los casos de transporte continuado, si se ha pactado expresamente que la factura o reclamación de pago equivalente se realice una vez al mes, el plazo de treinta días se contará desde la fecha de la factura, siempre que no sea posterior a los diez días desde la entrega en destino del último transporte facturado.

En caso de superación del plazo máximo de pago el acreedor tendrá derecho a reclamar en concepto de interés de demora y, en su caso, de recuperación de los costes de cobro, las cuantías pactadas en el contrato. Tales cuantías no podrán ser inferiores a las establecidas para el caso de ausencia de pacto en la normativa sobre medidas para la lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales. En defecto de pacto serán aplicables las cuantías previstas en la normativa de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.”»

MOTIVACIÓN

Reforzar el cumplimiento de los plazos de pago.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 79

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de abril de 2013.—**Alfonso Alonso Aranegui**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 151

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado ocho del artículo único

De modificación.

Se propone la modificación del apartado ocho del artículo único del Proyecto de Ley de Transporte Terrestre.

«Ocho. El artículo 21 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 21.

1. En todo transporte público de viajeros, los daños que sufran estos estarán cubiertos por el seguro obligatorio de viajeros, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia.

2. En los transportes en autobús y autocar el transportista responderá de las obligaciones establecidas frente a los viajeros, en los términos previstos en el Reglamento (UE) n.º 181/2000 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, en la medida en que estas no estén cubiertas íntegramente por el seguro obligatorio de viajeros, por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en el texto refundido de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, o por cualquier otro seguro.

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

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento (UE) n.º 181/2011, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar (cuya entrada en vigor está prevista el 1 de marzo de 2013), es de aplicación directa en todos los Estados miembros para supuestos de viajeros que utilicen servicios regulares o discrecionales de autobús o autocar, cuyo punto de embarque y desembarque esté situado en el territorio de un Estado miembro y cuya distancia programada sea igual o superior a 250 kilómetros.

El Reglamento regula los derechos de los viajeros de autobús y autocar, estableciendo una serie de obligaciones para el transportista entre las que se encuentra la indemnización en caso de fallecimiento y lesiones personales y pérdida o daños en el equipaje, así como la obligación de prestar asistencia o atender los derechos de los pasajeros en caso de cancelación o retraso.

De acuerdo con lo previsto en el Reglamento citado, las obligaciones de indemnización establecidas a los transportistas, en ocasiones estarán cubiertas por el seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria previsto en la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (SOA) o por el seguro obligatorio de viajeros (SOVI), por lo que la modificación propuesta tiene por objeto

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 80

aclarar el sistema indemnizatorio que para los transportistas se establece en la legislación comunitaria y española, evitándose con ello la superposición de responsabilidades.

El artículo propuesto en primer lugar pretende aclarar que el SOV es un seguro de accidentes compatible con otros seguros de responsabilidad civil, como dice su propio Reglamento, en el artículo 2, apartados 2 y 3:

«2. El Seguro Obligatorio de Viajeros constituye una modalidad del Seguro Privado de Accidentes individuales, compatible con cualquier otro seguro concertado por el viajero o a él referente.

4. El Seguro Obligatorio de Viajeros no libera a las Empresas transportistas, a los conductores de los vehículos, o a terceros de la responsabilidad civil en que, dolosa o culposamente, pudieran incurrir por razón del transporte de personas, ni las prestaciones satisfechas por razón de dicho Seguro reducen el importe de la expresada responsabilidad.»

Por otra parte, el SOV se refiere a todos los transportes colectivos públicos, no a otro tipo de transportes, y por el contrario, no limita los medios de transporte (puede ser autobús, urbano o interurbano, tren, transporte marítimo, etc.).

Las indemnizaciones previstas en el Reglamento n.º 181/2011 para los viajeros de autobús y autocar son superiores a las previstas en el SOV, pero no se obliga a su aseguramiento, por lo que esta propuesta recoge la aplicación de las indemnizaciones previstas en el Reglamento pero no establece la obligación del transportista de concertar otro seguro.

Por último, el SOA, cuando sea aplicable, excluirá la responsabilidad del transportista por los mismos daños (personales o al vehículo), pero subsistirá en cambio por daños al equipaje, demoras, etc., en los casos previstos en el Reglamento.

En conclusión, los viajeros estarán cubiertos por el seguro obligatorio de accidentes (SOVI), si es un transporte público colectivo y además por el SOA, si se trata de un accidente de autobús o autocar, supuesto en el que están cubiertos por ambos seguros.

No obstante, en los transportes en autobús o autocar hay determinados supuestos en los que el viajero tiene derecho a percibir una indemnización que no está incluida en ninguno de los citados seguros (pérdida o daños en el equipaje, así como la obligación de prestar asistencia o atender los derechos de los pasajeros en caso de cancelación o retraso), por lo que podrá garantizarla el propio transportista o asegurarla voluntariamente.

ENMIENDA NÚM. 152

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Apartado nueve bis al artículo único (artículo 23 de la LOTT)

De adición.

Se propone añadir un apartado nueve bis del artículo único del Proyecto, modificando el actual contenido del artículo 23 de la LOTT, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Nueve bis. El artículo 23 queda redactado de la siguiente manera:

“En el transporte de viajeros por carretera, la responsabilidad de los transportistas por los daños o pérdidas que sufran los equipajes como consecuencia de accidentes, salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones más favorables para el viajero, estará limitada a 1.200 euros por pieza de equipaje, en el caso de transportes incluidos en el ámbito de aplicación del

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Reglamento (UE) 181/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar.

En cualquier otro supuesto, la responsabilidad por los daños o pérdidas que sufran los equipajes estará limitada, salvo que expresamente se pacten unas cuantías o condiciones más favorables para el viajero, a 450 euros por pieza.

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

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

En el transporte de viajeros por carretera, el transportista será responsable de cuantos perjuicios a los viajeros puedan derivarse de su incumplimiento de las obligaciones y formalidades prescritas por las leyes y reglamentos de las Administraciones públicas, así como de las actuaciones que, como consecuencia de dicho incumplimiento, pueda adoptar la Administración, en todo el curso del viaje y a su llegada al punto de destino, salvo que pruebe que dicho incumplimiento ha sido consecuencia de una actuación llevada a cabo sin su consentimiento por alguno de los usuarios o viajeros.

La responsabilidad del transportista, en el caso del transporte de viajeros por ferrocarril, se determinará de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.»»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de acomodar los límites de responsabilidad del transportista por los daños o pérdidas que puedan sufrir los equipajes de los viajeros a las disposiciones del Reglamento (UE) 181/2011, del Parlamento Europeo y del Consejo, del 16 de febrero de 2011, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, y por el que se modifica el Reglamento (CE) 2006/2004, toda vez que este entrará en vigor a partir del 1 de marzo de este año (por tanto, ya será de aplicación obligatoria el día en que entre en vigor la modificación de la LOTT).

Para los supuestos en que no resulta de aplicación el referido Reglamento, es decir, cuando se trate de transportes no incluidos en su ámbito de aplicación o cuando la causa de la pérdida o el daño no sea un accidente, se mantiene el límite actualmente establecido por la LOTT (14,50 euros por kilo de equipaje), pero referido, a efectos de homogeneizar la disposición, a cada pieza de equipaje (teniendo en cuenta que las empresas reconocen al viajero el derecho a acompañarse de hasta 30 kg de equipaje).

Asimismo, se tiene en cuenta lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1371/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los derechos y las obligaciones de los viajeros de ferrocarril.

La aprobación de esta enmienda implicará, a su vez, la modificación del apartado diez del artículo único del Proyecto, para eliminar de su contenido la referencia al artículo 23, y suprimir la disposición transitoria cuarta, por cuanto su contenido quedaría sustituido por la nueva redacción del artículo 23 de la LOTT.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 82

ENMIENDA NÚM. 153

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado diez del artículo único (artículo 23 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el apartado diez del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Diez. Se suprime el artículo 24, que queda sin contenido.»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la referencia al artículo 23 que se contenía en este apartado diez, toda vez que, si se aprueba la enmienda anterior, referida a dicho artículo, este no quedaría sin contenido.

Evidentemente, la aprobación de esta enmienda no es independiente de la referida al artículo 23, a la que queda condicionada.

ENMIENDA NÚM. 154

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Apartado once bis al artículo único (artículo 35 de la LOTT)

De adición.

Se propone añadir un apartado once bis al artículo único del Proyecto, añadiendo un punto 3 al artículo 35 de la LOTT, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Once bis. Se añade un punto 3 al artículo 35 con la siguiente redacción:

“3. Los Servicios de Inspección de Transporte Terrestre pondrán especial atención en la vigilancia de aquellas empresas que presenten una mayor frecuencia infractora, de conformidad con lo que se señale en los planes a que se refiere el punto anterior y a los criterios que, en su caso, se determinen por la Unión Europea.

En todo caso, los mencionados Servicios vigilarán especialmente el efectivo cumplimiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de la exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4.”»

JUSTIFICACIÓN

Se garantiza el efectivo cumplimiento de las condiciones que, en su caso, determinaron la aplicación de la especialísima exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4 de la LOTT.

Evidentemente, la aprobación de esta enmienda no es independiente de la referida al artículo 138 a la que queda condicionada.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 83

ENMIENDA NÚM. 155

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado doce del artículo único (artículo 36.2 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el punto 2 del artículo 36 de la LOTT, al que se refiere el apartado doce del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«2. El Consejo estará integrado por expertos designados por la Administración General del Estado a propuesta de las empresas de transporte por carretera, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera; de las empresas de transporte por ferrocarril, a través de sus asociaciones; de los trabajadores de las empresas transportistas, a través de las centrales sindicales más representativas en dicho sector; de los usuarios del transporte, a través del Consejo de Consumidores y Usuarios, de las organizaciones representativas de las personas con discapacidad y de las asociaciones de empresas usuarias del transporte de mercancías, así como, en su caso, de las empresas de otros modos de transporte y de otros sectores de actividad relacionados con el transporte.

Asimismo, la Administración podrá designar directamente a otros consejeros atendiendo exclusivamente a su competencia profesional, así como a representantes de la propia Administración especializados en materia de transporte terrestre.»

JUSTIFICACIÓN

Se prevé la posible designación de consejeros por parte de las asociaciones de empresas cargadoras de mercancías, en tanto que una parte considerable de ellas no tienen la consideración de consumidores o usuarios de los representados en el Consejo de Consumidores y Usuarios, por tratarse de fabricantes y comercializadores profesionales con un volumen de negocio significativo y forma societaria.

ENMIENDA NÚM. 156

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado dieciséis del artículo único (artículo 42 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el punto 2 del artículo 42 de la LOTT, al que se refiere el apartado dieciséis del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

b) Transporte realizado en vehículos que lleven unidos de forma permanente máquinas o instrumentos tales como los destinados a grupos electrógenos, grúas de elevación, equipos de sondeo, etc., constituyendo dichas máquinas o instrumentos el uso exclusivo del vehículo. Esta

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 84

exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros adminículos que resulten necesarios para el correcto funcionamiento de la máquina o equipo o la adecuada prestación de los servicios a que se encuentran destinados.

Además, podrá exonerarse reglamentariamente de la obligación de contar con autorización a quienes realicen exclusivamente otras formas de transporte que tengan una escasa incidencia en el mercado de transporte, en razón de la naturaleza de la mercancía transportada, de las cortas distancias recorridas o de la pequeña capacidad de carga de los vehículos en que se realicen.»

JUSTIFICACIÓN

Puesto que el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, no exime expresamente de la exigencia de autorización a los vehículos en función del número de ruedas que utilicen, parece razonable no incluir una exclusión de este tipo en una norma con rango de ley.

Puesto que el último párrafo de este artículo lo permite, en ejecución de lo que se dispone en el punto 5 del citado Reglamento comunitario, al habilitar a los Estados miembros para exceptuar del régimen autorizador a quienes realicen transportes nacionales con una escasa influencia en el mercado, parece preferible abordar esa cuestión en una norma de rango reglamentario en el futuro desarrollo de la LOTT.

ENMIENDA NÚM. 157

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado veintidós del artículo único (artículo 48.2 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el punto 2 del artículo 48 de la LOTT, al que se refiere el apartado veintidós del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«2. No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás normas que en cada caso resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento de nuevas autorizaciones de transporte interurbano referidas únicamente a esa clase de vehículos o al arrendamiento de vehículos con conductor.»

JUSTIFICACIÓN

Se elimina un autorreenvío genérico de la Ley, que no añade nada, puesto que toda ley, por definición, se cumple conforme a lo que en ella misma se establece, y que, sin embargo, podría inducir a error, dando la sensación de que en algún otro precepto de la norma se hace referencia a una posible limitación cuantitativa del otorgamiento de autorizaciones, cosa que no sucede.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 85

ENMIENDA NÚM. 158

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado veintitrés del artículo único (artículo 49.1 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el punto 1 del artículo 49 de la LOTT, al que se refiere el apartado veintitrés del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«1. Con carácter general, las autorizaciones de transporte serán intransferibles, salvo a favor de los herederos forzosos o el cónyuge del anterior titular, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de este.»

JUSTIFICACIÓN

Se incluye al cónyuge del anterior titular entre las personas que pueden adquirir la autorización en los casos de muerte, jubilación o incapacidad de este.

ENMIENDA NÚM. 159

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado veinticuatro del artículo único (artículo 51.3 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el punto 3 del artículo 51 de la LOTT, al que se refiere el apartado veinticuatro del artículo único del Proyecto, que quedará redactado de la siguiente manera:

«3. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11.2 a) de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, no será necesario el consentimiento del afectado para que el Registro de Empresas y Actividades de Transporte pueda recabar de cualquier otro registro público la información que resulte estrictamente necesaria para acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos para el otorgamiento, visado o modificación de los títulos que habilitan para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley o en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

En aplicación de los principios contemplados en el artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, la obtención de información conforme a lo anteriormente señalado no devengará arancel alguno.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende, por una parte, que también las autorizaciones de transporte público de mercancías referidas a vehículos de hasta 3,5 toneladas de Masa Máxima Autorizada que, en su caso, se expidan queden sometidas a visado, igual que el resto de autorizaciones, garantizando así el cumplimiento a lo largo del tiempo de los requisitos que se exigieron para su otorgamiento. Se elimina, en consecuencia, la exención del trámite de visado para esta clase de autorizaciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 86

Por otra, se pretende garantizar la adecuada interconexión entre registros públicos que permita el otorgamiento, modificación y visado de oficio, a través de medios telemáticos, de las autorizaciones y demás títulos habilitantes para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en la ley, evitando la personación del interesado ante el órgano competente de la Administración de transportes o la aportación material de documentos cuyo contenido ya consta en otros registros públicos.

ENMIENDA NÚM. 160

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado veintisiete del artículo único (artículo 54.2 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el punto 2 del artículo 54 de la LOTT, al que se refiere el apartado veintisiete del artículo único del Proyecto, que quedará redactado de la siguiente manera:

«2. A efectos de lo dispuesto en el punto anterior, únicamente se considerará que los vehículos con capacidad de tracción propia utilizados se hallan integrados en la organización empresarial del porteador cuando disponga de ellos en propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario, debiendo en este último caso, cumplir las condiciones establecidas al efecto en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo.

En todo caso, los referidos vehículos deberán estar matriculados en España.

La utilización de remolques y semirremolques propios o ajenos será libre, sin perjuicio de las reglas a que esté sometido su uso por razones de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Los vehículos destinados al transporte de viajeros deberán cumplir las condiciones básicas de accesibilidad para personas con discapacidad que reglamentariamente resulten exigibles.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de asegurar que los vehículos destinados al transporte de viajeros cumplan las condiciones básicas de accesibilidad para personas con discapacidad que resulten reglamentariamente exigibles.

ENMIENDA NÚM. 161

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado treinta y siete del artículo único (artículo 73 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el artículo 73 de la LOTT, al que se refiere el apartado treinta y siete del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición. Los órganos de contratación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

darán a los licitadores un tratamiento equitativo y no discriminatorio y ajustarán su actuación al principio de transparencia.

No obstante, la Administración podrá optar por la adjudicación directa del contrato cuando su valor anual medio, calculado conforme a lo que reglamentariamente se determine, se haya estimado en menos de 100.000 euros anuales, previa justificación motivada de su pertinencia.

2. El pliego de condiciones que haya de regir el contrato, que tomará como base el proyecto aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70, fijará las condiciones de prestación del servicio.

En todo caso, se incluirán en dicho pliego los siguientes extremos:

- a) Los tráficos que definen el servicio.
- b) El itinerario o las infraestructuras por los que concretamente haya de discurrir el servicio, cuando resulte pertinente.
- c) El número de expediciones de transporte que, como mínimo, deberá realizar el contratista.
- d) Las prestaciones que, como mínimo, deberán recibir los viajeros además de su transporte y el de sus equipajes.
- e) Las condiciones mínimas de solvencia técnica y económica que, en su caso, deberá cumplir el contratista.
- f) El número mínimo de vehículos que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio, así como sus características técnicas y, cuando resulte pertinente, su límite máximo de antigüedad.
- g) El personal de la empresa que, en su caso, deberá adscribir el contratista, como mínimo, a la prestación del servicio, con expresión de sus funciones.
- h) Las instalaciones fijas que, en su caso, haya de aportar el contratista para la prestación del servicio.
- i) El régimen tarifario de aplicación a los viajeros.
- j) El derecho del contratista a hacer propia, en su caso, la totalidad o una parte de los ingresos derivados de la explotación del servicio.
- k) Otras compensaciones a las que, en su caso, tenga derecho el contratista por la prestación del servicio, indicando los parámetros sobre cuya base habrán de calcularse.
- l) El canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse, conforme a criterios de proporcionalidad, sin que afecte significativamente a la estructura de costes del servicio.
- m) Las máquinas o herramientas o, en su caso, los medios electrónicos, informáticos o telemáticos de que deberá proveerse el contratista para facilitar a la Administración el adecuado control de los ingresos generados por la explotación del servicio.
- n) El compromiso del contratista de someterse al arbitraje de las Juntas Arbitrales del Transporte en relación con cualquier controversia con los usuarios acerca de la prestación del servicio.
- ñ) El plazo de duración del contrato.

La Administración deberá incluir, además, en el pliego todas aquellas otras circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.»

JUSTIFICACIÓN

Se prevé que los pliegos de condiciones de los procedimientos para la adjudicación de los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera puedan exigir unas condiciones mínimas de solvencia técnica y económica a las empresas licitadoras, cuando así lo aconsejen las características o entidad del servicio concursal.

Por otra parte, se considera conveniente que este artículo señale expresamente la sujeción de los procedimientos para la adjudicación de los contratos a los principios de igualdad, no discriminación y transparencia.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 88

ENMIENDA NÚM. 162

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado cuarenta y dos del artículo único (punto 2 del artículo 82 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el punto 2 del artículo 82 de la LOTT, al que se refiere el apartado cuarenta y dos del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«2. Los contratos se considerarán cumplidos y, en consecuencia, extinguidos sin necesidad de resolución cuando transcurra su plazo de duración, ya sea el inicialmente establecido o, en su caso, el resultante de su prórroga acordada conforme a lo dispuesto en el artículo 72.3.

No obstante, cuando finalice el plazo de vigencia de un contrato sin que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de uno nuevo para la prestación del mismo servicio, el anterior contratista deberá prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, en los términos y plazos previstos en el artículo 85.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de mejorar la redacción del precepto, aclarando que, entre otros términos contenidos en el artículo 85, deberán tenerse en cuenta los plazos que en este se establecen en relación con la adjudicación o prórroga extraordinaria de los contratos.

ENMIENDA NÚM. 163

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado cuarenta y tres del artículo único (artículo 83.3 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el punto 3 del artículo 83 de la LOTT, al que se refiere el apartado cuarenta y tres del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«3. Los supuestos previstos en los apartados c), d), e), i), j) y k) del punto 3 del artículo anterior originarán siempre la resolución del contrato.»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime la mención a la letra b) del punto 3 del artículo anterior, referido a la declaración de concurso, puesto que su inclusión resulta incoherente con lo que se señala en el punto 2 del propio artículo 83.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 89

ENMIENDA NÚM. 164

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado sesenta y tres del artículo único (artículo 110 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el artículo 110 de la LOTT, al que se refiere el apartado sesenta y tres del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«A efectos de esta ley, tendrán la consideración de transportes turísticos los que se realicen en el marco de la ejecución de un viaje combinado ofertado y contratado de conformidad con lo que se encuentre establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios en relación con esta clase de viajes.

Asimismo, tendrán la consideración de transporte turístico aquellos otros que, sin tener una duración superior a las 24 horas y sin incluir una pernoctación, se oferten a través de agencias de viajes, u otros intermediarios reconocidos por la legislación específica de turismo, y se presten conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como los de manutención, guía turístico o similar.»

JUSTIFICACIÓN

Se equiparan a las agencias de viajes cualesquiera otros intermediarios reconocidos como tales por la legislación de turismo.

ENMIENDA NÚM. 165

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado setenta y cuatro del artículo único (artículo 138 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el apartado setenta y cuatro del artículo único del Proyecto, mediante el que se modifica el artículo 138 de la LOTT, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Setenta y cuatro. Se añade un punto 4 al artículo 138, con el siguiente texto:

“4. No obstante lo dispuesto en el punto 1 de este artículo, las personas a que se hace referencia en el mismo no responderán de las infracciones cometidas en relación con los tiempos de conducción y descanso de los conductores o con la manipulación, falseamiento, o uso indebido del aparato de control de los tiempos de conducción y descanso cuando acrediten que los hechos que las determinaron constituían una falta muy grave de indisciplina o desobediencia cometida por uno de sus conductores que dio lugar a que éste fuera objeto de una de las sanciones que las disposiciones legales o el convenio colectivo aplicable aparejan a esta clase de faltas, siempre que dicha sanción haya sido declarada procedente mediante sentencia firme o no haya sido objeto de reclamación judicial por parte del trabajador en el plazo previsto para ello.

No se tendrá en cuenta esta exención cuando la sanción disciplinaria al conductor implicado no fuera más allá de la postergación o inhabilitación para ascensos en la empresa.”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

JUSTIFICACIÓN

Se trata de concretar los supuestos en que se aplicaría esta exención y acomodar el contenido de la modificación de este artículo a lo que se establece en la normativa aplicable en el ámbito laboral, que prevé que las faltas muy graves del trabajador puedan ser sancionadas, no sólo con el despido, sino también con la suspensión de empleo y sueldo durante un período de tiempo o la inhabilitación definitiva para el ascenso.

ENMIENDA NÚM. 166

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado setenta y cinco del artículo único (artículo 140 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el artículo 140 de la LOTT, al que se refiere el apartado setenta y cinco del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Setenta y cinco. El artículo 140 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 140.

Se reputarán infracciones muy graves:

1. La realización de transportes públicos careciendo del título habilitante que, en su caso, resulte preceptivo para su prestación de conformidad con lo dispuesto en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

Cuando la realización del transporte de que se trate requiriese disponer de más de un título habilitante, resultará constitutiva de esta infracción la carencia de cualquiera de ellos, aunque se disponga de los demás.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

2. La contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte sin ser previamente titular de autorización de transporte o de operador de transporte.

En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes, aún siendo integrantes de una persona jurídica titular de una autorización de transporte o de operador de transporte, contraten o facturen en nombre propio la prestación de servicios de transporte a terceros o a la propia persona jurídica de la que formen parte sin ser ellos mismos, a su vez, titulares de tal autorización.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

3. El arrendamiento de un vehículo cuando vaya acompañado por la prestación de servicios de conducción o cualquier otra forma de cesión del uso de un vehículo cuyo titular preste servicios de conducción al cesionario.

Incurrirán en esta infracción tanto el arrendador o cedente como el arrendatario o cesionario.

No se producirá esta infracción cuando el arrendador o cedente sea titular de la autorización de transporte que en cada caso corresponda.

4. La cesión, expresa o tácita, de títulos habilitantes por parte de sus titulares a favor de otras personas.

5. La organización o establecimiento de un transporte regular de viajeros de uso general sin haber sido contratado por la Administración competente para gestionar un servicio público de esas características, con independencia de que los medios utilizados sean propios o ajenos.

6. La venta individualizada de las plazas de un transporte de viajeros, así como la prestación o venta de servicios integrados en una serie de expediciones que atiendan, de forma reiterada, tráficos preestablecidos, cuando no se posea otra habilitación que la autorización de transporte regulada en el artículo 42.

En esta misma infracción incurrirán quienes presten servicios turísticos incumpliendo las condiciones legalmente señaladas para ello.

7. La falsificación de alguno de los títulos que habiliten para el ejercicio de las actividades y profesiones reguladas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo o de alguno de los datos que deban constar en aquéllos.

La responsabilidad por dicha infracción corresponderá tanto a las personas que hubiesen falsificado el título, o colaborado en su falsificación o comercialización a sabiendas del carácter ilícito de su actuación, como a las que lo hubiesen utilizado para encubrir la realización de transportes o actividades no autorizados.

8. El falseamiento de los documentos que hayan de ser aportados como requisito para la obtención de cualquier título, certificación o documento que haya de ser expedido por la Administración a favor del solicitante o de cualquiera de los datos que deban constar en aquéllos.

9. El falseamiento de cualesquiera documentos contables, estadísticos o de control que la empresa se encuentre obligada a llevar o de los datos obrantes en los mismos.

10. La manipulación del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, con objeto de alterar su funcionamiento o modificar sus mediciones.

En esta misma infracción incurrirán quienes instalen cualquier clase de elementos mecánicos, electrónicos o de otra naturaleza con la misma finalidad, aunque no se encuentren en funcionamiento en el momento de realizarse la inspección.

La responsabilidad por esta infracción corresponderá, en todo caso, al transportista que tenga instalado en su vehículo el aparato o instrumento manipulado y, asimismo, a aquellas personas que lo hubiesen manipulado o colaborado en su instalación o comercialización.

11. El falseamiento de las condiciones que determinaron que una empresa se beneficiase de la exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4.

12. La negativa u obstrucción a la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte que imposibiliten total o parcialmente el ejercicio de las funciones que legal o reglamentariamente tengan atribuidas, así como la desatención total o parcial a sus instrucciones o requerimientos o el quebrantamiento de la orden de inmovilizar un vehículo.

En todo caso, incurrirá en esta infracción toda empresa cuyos propietarios, empleados, auxiliares o dependientes nieguen o dificulten el acceso al personal de los servicios de inspección a los locales o vehículos en que obligatoriamente deba encontrarse depositada la documentación de la empresa o a dicha documentación.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores, se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que no se aporte la documentación solicitada o se aporte de tal forma que imposibilite su control.

13. La realización de transporte interior en España con vehículos matriculados en el extranjero incumpliendo las condiciones que definen las operaciones de cabotaje de conformidad con lo dispuesto en la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera o por la que se establecen normas comunes de acceso al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, aunque quien los realice sea titular de licencia comunitaria.

14. La interrupción de los servicios señalados en el contrato de gestión de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, sin que medie consentimiento de la Administración ni otra causa que lo justifique, durante el plazo que reglamentariamente se determine.

15. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

15.1 No informar sobre la inmovilización del vehículo a causa de accidente o incidente grave, o no adoptar las medidas de seguridad y protección que correspondan en tales supuestos, excepto en aquellos casos en que ello hubiera resultado imposible.

15.2 Utilizar cisternas que presenten fugas.

15.3 Carecer del certificado de aprobación del vehículo expedido por el organismo competente, donde se acredite que responde a las prescripciones reglamentariamente exigibles para el transporte al que va destinado, así como llevar dicho certificado caducado o llevar uno distinto al exigido para la mercancía transportada.

15.4 Transportar mercancías a granel cuando ello no esté autorizado por la regulación específica aplicable.

15.5 Utilizar vehículos, depósitos o contenedores que carezcan de paneles, placas o etiquetas de peligro o, en su caso, de cualquier otra señalización o marca exigible, así como llevarlos ilegibles.

15.6 Transportar mercancías por carretera cuando no esté permitido hacerlo.

15.7 Utilizar vehículos o depósitos distintos a los prescritos en las normas que regulen el transporte de las mercancías de que se trate.

En todo caso será constitutiva de esta infracción la utilización de cisternas, vehículos batería o contenedores de gas de elementos múltiples cuyo uso no esté permitido para el transporte de la mercancía peligrosa de que se trate.

15.8 No llevar a bordo del vehículo una carta de porte que cubra todas las mercancías transportadas, o llevarla sin consignar cuáles sean éstas.

15.9 Transportar mercancías careciendo del permiso, autorización especial o autorización previa que, en su caso, sea necesario o incumpliendo las condiciones señaladas en ellos.

15.10 Incumplir la prohibición de fumar específicamente señalada en la legislación sobre transporte de mercancías peligrosas.

15.11 No identificar el transporte de mercancías peligrosas en el exterior del vehículo.

15.12 Utilizar fuego o luces no protegidas, así como aparatos de alumbrado portátiles, con superficies capaces de producir chispas.

15.13 Consignar de forma inadecuada en la carta de porte la mercancía transportada.

15.14 Incumplir las normas sobre el grado de llenado o sobre la limitación de las cantidades a transportar por unidad de transporte.

15.15 Utilizar vehículos, depósitos o contenedores con paneles, placas, etiquetas de peligro o cualquier otra señalización o marca exigible no adecuados a la mercancía transportada.

15.16 Incumplir las normas de embalaje en común en un mismo bulto.

15.17 Incumplir las prohibiciones de cargamento en común en un mismo vehículo.

15.18 Utilizar envases o embalajes no autorizados por las normas que resulten de aplicación para el transporte de la mercancía de que se trate.

Se considerará incluido en esta infracción el uso de envases o embalajes no homologados o que se encuentren gravemente deteriorados o presenten fugas o que carezcan de alguno de los requisitos técnicos exigidos.

15.19 Transportar, cargar o descargar mercancías peligrosas cuando las empresas involucradas en tales operaciones no tengan el preceptivo consejero de seguridad o tengan uno que no se encuentre habilitado para actuar como tal en relación con la materia o actividad de que se trate.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

- a) Al transportista, por la infracción tipificada en el apartado 14.1.
- b) Al transportista y al cargador, por las infracciones tipificadas en los apartados 14.2, 14.3, 14.4 y 14.5.
- c) Al transportista y al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 14.6, 14.7, 14.8, 14.9, 14.10 y 14.11.
- d) Al transportista, al cargador y al descargador, por la infracción tipificada en el apartado 14.12.
- e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 14.13, 14.14, 14.15, 14.16, 14.17 y 14.18.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

f) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad, por la infracción tipificada en el apartado 14.19.

A los efectos previstos en este punto y en los artículos 141.5 y 142.7, tendrá la consideración de expedidor la persona física o jurídica por cuya orden y cuenta se realiza el envío de la mercancía peligrosa y figura como tal en la carta de porte, con independencia de que sea ella misma o un tercero el destinatario de las mercancías así expedidas. Se considerará cargador o descargador la persona física o jurídica que efectúa o bajo cuya responsabilidad se realizan las operaciones de carga o descarga de la mercancía peligrosa.

16. La realización de actividades de transporte público o la intermediación en su contratación, incumpliendo alguno de los requisitos exigidos para la obtención y mantenimiento de la autorización que, en su caso, resulte preceptiva, excepto en aquellos supuestos en que el requisito incumplido sea el señalado en el apartado f) del artículo 43.1.

En todo caso, incurrirán en esta infracción quienes no comuniquen al Registro de Empresas y Actividades de Transporte el cambio de su domicilio o de la ubicación de sus centros de explotación o de los locales de que deban disponer a efectos del cumplimiento del requisito de establecimiento.

17. La contratación de servicios de transporte por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas-distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte con transportistas u operadores de transporte no autorizados.

En todo caso, incurrirá en esta infracción la persona jurídica profesionalmente dedicada al transporte que contrate a alguna de las personas que la integran para que realice un servicio de transporte, o abone las facturas que éstas le expidan por tal concepto, cuando dichas personas no sean, a su vez, titulares de una autorización de transporte o de operador de transporte.

18. La realización de transportes públicos o privados utilizando conductores que carezcan del certificado de aptitud profesional o de la tarjeta de cualificación (CAP) en vigor.

19. El incumplimiento de la obligación de suscribir el seguro exigido en el artículo 21.1 o tenerlo suscrito con una cobertura insuficiente.

20. La carencia del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como la de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo.

En esta misma infracción incurrirán quienes llevando instalado el tacógrafo no lo utilicen o lleven instalado un tacógrafo no homologado.

21. La carencia significativa de hojas de registro o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa.

Se considerará incluida en esta infracción la conservación de registros sin cumplir la estructura de campo o la extensión del fichero reglamentariamente establecidas.

22. No llevar insertada en el tacógrafo la tarjeta de conductor o la hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso, cuando ello resulte exigible, o hacerlo de forma incorrecta, así como utilizar una tarjeta de otro conductor, una hoja de registro con nombre o apellido diferentes a los del conductor o llevar insertada una tarjeta que no debería utilizarse por haberse expedido un duplicado posterior.

Se considerará, asimismo, constitutiva de esta infracción la falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción muy grave.

23. El exceso igual o superior al 25 por ciento sobre la masa máxima total o igual o superior al 50 por ciento sobre la masa máxima por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

Dichos porcentajes se reducirán al 20 y al 40 por ciento, respectivamente, cuando la masa máxima que tenga autorizada el vehículo sea superior a 12 toneladas.

Cuando el vehículo se encuentre amparado por una autorización especial que le permita circular con una masa superior a la que, de otro modo, le correspondería, los señalados porcentajes deberán referirse a la masa máxima señalada en dicha autorización especial.

Cuando se exceda la masa máxima total del vehículo, la responsabilidad por la infracción corresponderá tanto al transportista como al cargador, al expedidor y al intermediario que hubiesen

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

intervenido en el transporte o su contratación, salvo que alguno de ellos pruebe que no le resulta imputable.

Cuando se exceda la masa máxima por eje, la responsabilidad corresponderá a quien hubiera realizado la estiba de la mercancía a bordo del vehículo o bajo cuyas instrucciones se hubiera realizado ésta.

En los transportes de paquetería y mudanzas no se exigirá responsabilidad al cargador ni al expedidor por el exceso sobre la masa autorizada, salvo que se pruebe que su actuación resultó determinante de aquél.

24. La utilización en el tacógrafo de hojas de registro o tarjetas de conductor que se encuentren manchadas o estropeadas de tal manera que impidan la lectura de los datos registrados.

25. La utilización de una misma hoja de registro de los tiempos de conducción y descanso por un período de tiempo superior al que corresponda, cuando haya dado lugar a una superposición de registros que impida su lectura.

26. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo.

27. La prestación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

27.1 La falta de explotación del servicio por el propio contratista de la Administración, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

27.2 El incumplimiento de los tráficos o del número mínimo de expediciones establecidos en el contrato de gestión del servicio público de que se trate, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 13 de este artículo.

27.3 Denegar la venta de billetes o el acceso al vehículo a quienes los hubieran adquirido, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente establecidas que lo justifiquen.

Asimismo, se incurrirá en esta infracción si se impide a ciertas categorías de usuarios, o a quienes pretendan acceder al servicio en determinadas localidades o zonas geográficas, adquirir o reservar billetes por cualquiera de los procedimientos utilizados por la empresa con carácter general, o reciben un trato discriminatorio respecto al resto de los usuarios en relación con dicha adquisición o reserva.

27.4 La realización del servicio transbordando injustificadamente a los usuarios durante el viaje.

27.5 El incumplimiento del régimen tarifario previsto en el contrato de gestión del servicio público de que se trate.

27.6 El incumplimiento de las condiciones de accesibilidad a los vehículos establecidas con carácter general para todos los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general o especialmente señalados en el pliego de condiciones o el contrato del servicio de que se trate.

Asimismo, incurrirá en esta infracción la empresa contratista del servicio cuyo personal impida o dificulte su utilización a personas con discapacidad, incluso si no existe obligación de que los vehículos se encuentren adaptados para ello, siempre que, en este último supuesto, dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

28. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en la correspondiente autorización con el carácter de esenciales, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

29. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, que conozca el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, encargada del cuidado de los menores, cuando ello resulte obligatorio.

30. En los transportes de uso especial de escolares y de menores, la falta de plaza o asiento para cada menor así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.

31. La contratación de servicios de transporte terrestre de mercancías por parte de transportistas, agencias de transporte, transitarios, almacenistas distribuidores, operadores logísticos o cualquier otro profesional del transporte incumpliendo la obligación de hacerlo en

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

nombre propio, así como la contratación de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general en concepto de porteador por quien no se encuentre habilitado para ello.

32. La realización de transportes de mercancías o discrecionales de viajeros incumpliendo las condiciones establecidas en el artículo 54.

En idéntica infracción incurrirán las empresas o personas que actúen como colaboradores incumpliendo las obligaciones que les afecten.

33. El inadecuado funcionamiento imputable al transportista del tacógrafo, del limitador de velocidad o de alguno de sus elementos, así como el de otros instrumentos o medios de control que exista la obligación de llevar instalados en el vehículo, cuando no deba calificarse conforme a lo señalado en el punto 10 de este artículo.

34. La utilización del tacógrafo sin haber realizado su calibrado o revisión periódica en los plazos y forma establecidos, habiendo sido reparado en un taller no autorizado o careciendo de los precintos o placas preceptivos.

35. La carencia a bordo del vehículo de las hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso ya utilizadas o de los documentos de impresión que resulte obligatorio llevar, con independencia del tipo de tacógrafo, analógico o digital, que se esté utilizando.

En la misma infracción se incurrirá cuando no se lleve a bordo del vehículo la tarjeta del conductor, aunque se esté utilizando un tacógrafo analógico, cuando resulte necesaria para apreciar las condiciones de conducción durante el período anterior exigible.

36. El incumplimiento por un centro de alguna de las condiciones que le fueron exigidas para obtener la autorización habilitante para impartir cursos preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte.

37. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos:

37.1 El exceso igual o superior al 50 por ciento en los tiempos máximos de conducción diaria, así como la disminución de los descansos diarios por debajo de cuatro horas y media.

37.2 El exceso igual o superior al 25 por ciento en los tiempos máximos de conducción semanal o bisemanal.

37.3 El exceso superior a dos horas en los tiempos máximos de conducción diaria, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 36.1.

37.4 La conducción durante más de seis horas sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

37.5 La disminución del descanso diario normal en más de dos horas y media o del reducido o fraccionado en más de dos horas, incluso cuando se realice conducción en equipo, salvo que deba calificarse conforme a lo dispuesto en el apartado 36.1.

37.6 La disminución del descanso semanal normal en más de nueve horas o del reducido en más de cuatro.

38. El transporte de objetos o encargos distintos de los equipajes de los viajeros al amparo de una autorización de transporte público de viajeros, incumpliendo las condiciones que resulten exigibles de conformidad con las normas internas o internacionales que resulten de aplicación.»»

JUSTIFICACIÓN

Se garantiza el efectivo cumplimiento de las condiciones que, en su caso, determinaron la aplicación de la especialísima exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4 de la LOTT.

Evidentemente, la aprobación de esta enmienda no es independiente de la referida al artículo 138 a la que queda condicionada.

Por otra parte, se especifica que la infracción tipificada en el artículo 140.19 guarda exclusivamente relación con el seguro a que hace referencia el artículo 21 en su punto 1, puesto que los posibles incumplimientos respecto a la contratación del seguro al que se refiere el punto 2 de dicho artículo se encuentra tipificada en la legislación sobre tráfico, circulación y seguridad vial.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ENMIENDA NÚM. 167

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado setenta y seis del artículo único (artículo 141 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el artículo 141 de la LOTT, al que se refiere el apartado setenta y seis del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Setenta y seis. El artículo 141 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 141.

Se reputarán infracciones graves:

1. El incumplimiento de la obligación de devolver a la Administración una autorización o licencia de transporte, alguna de sus copias o cualquier otra documentación cuando, por haber sido revocada o por cualquier otra causa legal o reglamentariamente establecida, debiera haber sido devuelta, siempre que el documento de que se trate conserve apariencia de validez.

2. El exceso igual o superior al 15 e inferior al 25 por ciento sobre la masa máxima total o igual o superior al 30 e inferior al 50 por ciento sobre la masa máxima por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

Dichos porcentajes se reducirán, respectivamente, al 10 y el 20 por ciento sobre la masa máxima total y al 25 y el 40 por ciento sobre la masa máxima por eje, cuando la masa máxima que tenga autorizada el vehículo sea superior a 12 toneladas.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.23.

3. No pasar la revisión periódica de algún instrumento o medio de control que exista la obligación de llevar instalado en el vehículo, en los plazos y forma establecidos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.34.

4. La obstrucción que dificulte gravemente la actuación de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte cuando no concorra alguno de los supuestos que, conforme a lo señalado en el punto 12 del artículo 140, implicarían que se reputase infracción muy grave.

En los supuestos de requerimientos relativos al cumplimiento de la legislación sobre tiempos de conducción y descanso de los conductores se considerará cometida una infracción distinta por cada vehículo o conductor del que se aporte la documentación solicitada en tiempo y forma distinta a la requerida.

5. La realización de transportes, carga o descarga de mercancías peligrosas cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

5.1 No llevar a bordo las instrucciones escritas que resulten exigibles.

5.2 Incumplir lo dispuesto en las normas de aplicación o en las correspondientes instrucciones escritas acerca del equipamiento del vehículo o de los miembros de la tripulación.

5.3 Carecer de los extintores que resulten obligatorios en función del vehículo o la carga transportada, o disponer de unos cuya correcta utilización no esté garantizada.

5.4 Transportar viajeros en unidades que transporten mercancías peligrosas fuera de los supuestos en que las normas reguladoras de esta clase de transportes lo permitan.

5.5 Transportar mercancías peligrosas en vehículos de viajeros en cantidades no permitidas.

5.6 Utilizar bultos o cisternas en el transporte que no estén correctamente cerrados, incluso cuando estas últimas se encuentren vacías si no han sido previamente limpiadas.

5.7 Transportar bultos de mercancía en un contenedor que no sea estructuralmente adecuado.

5.8 Carecer del certificado de limpieza de la cisterna en los casos que sea necesario.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

5.9 Incumplir las disposiciones sobre fechas de ensayo, inspección y plazos de utilización de envases y embalajes o recipientes.

5.10 Transportar mercancías peligrosas en envases o embalajes deteriorados, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 18 del artículo 140.15.

5.11 No consignar en la carta de porte alguno de los datos que deben figurar en ella o hacerlo inadecuadamente, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los apartados 8 y 13 del artículo 140.15.

5.12 Etiquetar o marcar inadecuadamente los bultos.

5.13 Incumplir la obligación de conectar a tierra los vehículos cisterna durante las maniobras de carga o descarga, cuando resulte exigible.

5.14 No realizar en las plantas cargadoras o descargadoras las comprobaciones que sean obligatorias antes, durante o después de la carga.

5.15 Incumplir los consejeros de seguridad las obligaciones que les atribuye su normativa específica.

5.16 Incumplir la obligación de remitir a las autoridades competentes el informe anual y los partes de accidentes.

5.17 Incumplir la obligación de conservar los informes anuales durante el plazo legalmente establecido.

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

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

- a) Al transportista por las infracciones tipificadas en los apartados 5.1, 5.2, 5.3, 5.4 y 5.5.
- b) Al transportista y al cargador por las infracciones tipificadas en los apartados 5.6 y 5.7.
- c) Al transportista y al cargador o descargador, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 5.8.
- d) Al cargador por las infracciones tipificadas en los apartados 5.9 y 5.10.
- e) Al cargador o expedidor, según el caso, por las infracciones tipificadas en los apartados 5.11 y 5.12.
- f) Al cargador o descargador por las infracciones tipificadas en los apartados 5.13 y 5.14.
- g) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por la infracción tipificada en los apartados 5.15, 5.16 y 5.17.
- h) A la empresa de quien dependan los trabajadores por la infracción tipificada en el apartado 5.18.

6. La utilización de títulos habilitantes en condiciones distintas a las establecidas con carácter general o señaladas específicamente en el propio título, salvo que el incumplimiento de dichas condiciones ya estuviera tipificado de forma expresa en esta ley.

7. La oferta de servicios de transporte sin disponer del título habilitante exigible para realizarlos o para intermediar en su contratación, tanto si se realiza de forma individual a un único destinatario o se hace pública para conocimiento general a través de cualquier medio.

8. El arrendamiento de vehículos con conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como la búsqueda o recogida de clientes que no hayan sido contratados previamente.

En esta misma infracción incurrirán aquellos arrendadores de vehículos con conductor que incumplan las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan.

9. La realización de transportes públicos o privados utilizando para la conducción del vehículo los servicios de una persona que requiera el certificado de conductor de tercer país, careciendo de éste o incumpliendo alguna de las condiciones que dieron lugar a su expedición.

10. La prestación un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general incumpliendo alguna de las condiciones u obligaciones impuestas al contratista en el correspondiente contrato de gestión, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos 14 o 27 del artículo 140.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Asimismo, incurrirá en esta infracción el contratista del servicio que incumpla la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que ello resulte obligatorio.

11. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso no homologadas o que resulten incompatibles con el tacógrafo utilizado.

12. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción grave.

13. La carencia no significativa de hojas de registro, de documentos de impresión o de datos registrados en el tacógrafo o en las tarjetas de los conductores que exista obligación de conservar en la sede de la empresa a disposición de la Administración.

14. La realización de transportes privados careciendo de la autorización, certificación o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello de conformidad con las normas reguladoras del transporte terrestre.

No se apreciará la infracción prevista en este punto cuando los hechos deban reputarse infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142.1.

15. La venta de billetes para servicios no autorizados de transporte de viajeros, salvo que deba reputarse infracción muy grave, de conformidad con los puntos 5 o 6 del artículo 140.

Asimismo, incurrirán en esta infracción los titulares de industrias o servicios que, aun siendo ajenos al transporte, permitan que tales billetes se vendan en los locales o establecimientos en que desarrollan su actividad.

16. La realización de transportes públicos interurbanos de viajeros en vehículos de turismo cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

16.1 Haberse iniciado el servicio en un término municipal no autorizado.

16.2 Incumplimiento del régimen tarifario que resulte de aplicación.

17. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria.

Asimismo, serán constitutivas de dicha infracción la ocultación o falta de conservación de dicha documentación, así como su falta de comunicación a la Administración o la demora injustificada en dicha comunicación, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente.

En idéntica infracción incurrirán aquellas empresas que carezcan del documento en que preceptivamente hayan de formularse las reclamaciones de los usuarios, que nieguen u obstaculicen su uso o que oculten su contenido o retrasen injustificadamente su comunicación a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre que en cada caso resulten competentes.

No se apreciará la infracción tipificada en este punto cuando los hechos comprobados deban reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en los puntos **12, 21, 22 o 35** del artículo 140 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 9 o 10 de este artículo.

18. La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la documentación exigible o llevándola incorrectamente cumplimentada.

19. La desatención por el destinatario de un transporte de mercancías del requerimiento que le formule una Junta Arbitral del Transporte para que ponga a su disposición las mercancías que hubiese recibido, cuando corresponda que sean depositadas en ejecución de lo dispuesto en el artículo 38.3.

20. La impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, cuando se de alguna de las siguientes circunstancias:

20.1 Que los profesores no reúnan las condiciones de titulación o formación específica exigidas para impartir la materia de que se trate.

20.2 Que el curso impartido no se ajuste al modelo previamente homologado.

20.3 Que el curso impartido no se ajuste a las características del que fue comunicado al órgano administrativo competente.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 99

20.4 Que no se haya puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, que el profesor o la materia impartida no coinciden con los que hubiesen sido inicialmente comunicados.

20.5 Que no se haya puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, la falta de asistencia injustificada de un cincuenta por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso.

21. La realización de transportes de productos alimenticios o mercancías perecederas utilizando un vehículo que carezca del certificado de conformidad para el transporte de mercancías perecederas o tenerlo caducado o falseado.

La responsabilidad por la comisión de esta infracción corresponderá tanto al transportista como al expedidor.

22. La contratación de servicios de transporte por parte de cargadores o usuarios habituales con transportistas u operadores de transporte no autorizados, cuando no deba reputarse muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.17.

23. La prestación de servicios de transporte de viajeros con vehículos que incumplan las prescripciones técnicas sobre accesibilidad de personas con movilidad reducida que, en cada caso, les resulten de aplicación, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.27.6.

24. El incumplimiento de la legislación aplicable en materia de tiempos de conducción y descanso de los conductores en los siguientes supuestos, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo establecido en el punto 37 del artículo 140:

24.1 El exceso superior a sesenta horas en el tiempo máximo de conducción semanal o a cien en el bisemanal.

24.2 El exceso superior a una hora en los tiempos máximos de conducción diaria.

24.3 La conducción durante más de cinco horas, aunque sin rebasar las seis, sin respetar las pausas reglamentariamente exigidas.

24.4 La disminución del descanso diario normal, reducido o fraccionado en más de una hora.

24.5 La disminución del descanso semanal normal en más de tres horas o del reducido en más de dos.

25. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando por su naturaleza, ocasión o circunstancia no deba ser calificada como muy grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.»»

JUSTIFICACIÓN

Modifica las referencias al artículo 140, a fin de hacerlas congruentes con la nueva numeración introducida por la enmienda que se propone en relación con ese artículo.

Evidentemente, la aprobación de esta enmienda no es independiente de la referida al artículo 140 a la que queda condicionada.

ENMIENDA NÚM. 168

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado setenta y siete del artículo único (artículo 142 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el artículo 142 de la LOTT, al que se refiere el apartado setenta y siete del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

«Artículo 142.

Se reputarán infracciones leves:

1. La realización de transportes públicos o privados, así como la contratación como porteador o la facturación en nombre propio de servicios de transporte, careciendo de la autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva, siempre que se acredite que en el momento de realizarlos o contratarlos, se cumplían todos los requisitos exigidos para su obtención y que ésta se ha solicitado dentro de los 15 días siguientes a la notificación del inicio del expediente sancionador.

2. El exceso superior al 5 e inferior al 15 por ciento sobre la masa máxima total o superior al 20 e inferior al 30 por ciento sobre la masa máxima por eje que tenga autorizadas el vehículo de que se trate.

Dichos porcentajes se reducirán, respectivamente, al 2,5 y el 10 por ciento sobre la masa máxima total y al 15 y el 25 por ciento sobre la masa máxima por eje, cuando la masa máxima que tenga autorizada el vehículo sea superior a 12 toneladas.

A efectos de responsabilidad, serán de aplicación las reglas establecidas en el artículo 140.23.

3. La utilización de hojas de registro de los tiempos de conducción y descanso manchadas o estropeadas cuando, no obstante, los datos registrados resulten legibles; la utilización de hojas durante un período mayor a aquél para el que esté previsto, cuando no haya supuesto la pérdida de datos, y la retirada no autorizada de tales hojas cuando ello no afecte a los datos registrados.

Se considerará, asimismo, incluida en esta infracción la falta o insuficiencia de papel en el que deben imprimirse las actividades de los conductores registradas por el tacógrafo digital, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.22.

4. La falta de consignación de datos en una hoja de registro o documento de impresión de los tiempos de conducción y descanso, cuando las normas de la Unión Europea reguladoras de la materia le atribuyan la consideración de infracción leve.

5. La inexistencia de algún rótulo o aviso cuya exhibición para conocimiento público resulte obligatoria.

6. El incumplimiento en los transportes interurbanos de viajeros contratados por plaza con pago individual de la obligación de expedir los correspondientes títulos de transporte a los usuarios o de las normas establecidas para su despacho o devolución, o expedirlos incumpliendo cualquier otra condición exigible.

7. La realización de transporte de mercancías peligrosas cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

7.1 No llevar a bordo los documentos relativos al vehículo que resulten obligatorios, poseyéndolos, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 140.15.

7.2 Utilizar paneles, placas, etiquetas, marcas, letras, figuras o símbolos cuyo tamaño no se ajuste al exigido.

7.3 No llevar a bordo del vehículo un documento de identificación con fotografía para cada miembro de la tripulación, cuando sea exigible.

7.4 No llevar correctamente sujetas las placas, paneles o etiquetas de peligro.

7.5 Utilizar documentos de transporte o acompañamiento en los que no se haya hecho constar toda la información obligatoria, cuando no deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en el apartado 11 del artículo 141.5 y en los apartados 8 o 13 del artículo 140.15.

7.6 No incluir en los informes anuales o en los partes de accidentes alguno de los datos exigibles por la normativa vigente.

7.7 No comunicar a los órganos competentes la identidad de los consejeros de seguridad con que cuente la empresa y sus áreas de responsabilidad.

7.8 No conservar los informes anuales durante el plazo reglamentariamente establecido, siempre que hubieran sido remitidos a los órganos competentes.

7.9 Remitir a las autoridades competentes el informe anual o los partes de accidente fuera de los plazos reglamentariamente establecidos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá:

- a) Al transportista por las infracciones tipificadas en los apartados 7.1, 7.2, 7.3 y 7.4.
- b) Al cargador o expedidor, según el caso, por la infracción tipificada en el apartado 7.5.
- c) A la empresa obligada a tener consejero de seguridad por las infracciones tipificadas en los apartados 7.6, 7.7, 7.8 y 7.9.

8. La realización de transportes públicos o privados sin llevar a bordo del vehículo la documentación formal que acredite la posibilidad legal de prestarlos o que resulte exigible para la determinación de la clase de transporte que se está realizando, salvo que dicha infracción deba ser calificada como muy grave o grave conforme a lo dispuesto en los artículos 140.1 y 141.14.

Se considerará incluido asimismo en esta infracción el incumplimiento de la obligación de que dicha documentación se encuentre en lugar visible desde el exterior del vehículo, en los casos en los que así se exija expresamente en las disposiciones reguladoras de la modalidad de transporte de que se trate.

9. El arrendamiento de vehículos sin conductor incumpliendo las condiciones que reglamentariamente se determinen, salvo que deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.3 o 140.32.

10. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial incumpliendo alguno de los requisitos establecidos en la correspondiente autorización sin atribuirle carácter esencial.

11. El trato desconsiderado de palabra u obra con los usuarios por parte del personal de la empresa en el transporte de viajeros.

12. En el transporte escolar y de menores, el incumplimiento por la entidad contratante de su obligación de exigir al transportista los documentos o justificantes que resulte preceptivo con arreglo a las normas que regulan la seguridad en dichos transportes.

13. En el transporte de viajeros, la carencia de cambio de moneda metálica o billetes hasta la cantidad que, en su caso, se encuentre reglamentariamente determinada.

14. El incumplimiento por los usuarios de los transportes de viajeros de las siguientes prohibiciones:

14.1 Impedir o forzar la apertura o cierre de las puertas de acceso a los vehículos.

14.2 Manipular los mecanismos de apertura o cierre de las puertas acceso al vehículo o de cualquiera de sus compartimentos previstos para su accionamiento exclusivo por el personal de la empresa transportista.

14.3 Hacer uso sin causa justificada de cualquiera de los mecanismos de seguridad o socorro instalados en el vehículo para casos de emergencia.

14.4 Abandonar el vehículo o acceder a este fuera de las paradas en su caso establecidas al efecto, salvo causa justificada.

14.5 Realizar, sin causa justificada, cualquier acto susceptible de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.

14.6 Viajar en lugares distintos a los habilitados para los usuarios.

14.7 Viajar careciendo de un título de transporte suficiente para amparar la utilización del servicio de que se trate.

14.8 Toda acción injustificada que pueda implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.

15. La impartición de cursos que resulten preceptivos para la obtención o mantenimiento de alguna de las cualificaciones reguladas por las normas de ordenación del transporte, sin haber puesto en conocimiento del órgano administrativo competente, por los medios y en el plazo previstos para ello, la falta de asistencia injustificada de un veinticinco por ciento o más de los alumnos inscritos en el curso, salvo que deba reputarse infracción grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 141.20.

16. La realización de transporte de mercancías perecederas sin llevar en el vehículo las marcas de identificación e indicaciones reglamentarias o llevándolas en lugares distintos a los establecidos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

17. Todo exceso en los tiempos máximos de conducción, así como la disminución de los períodos de descanso, salvo que deba reputarse infracción grave o muy grave de conformidad con lo dispuesto en los artículos 141.24 o 140.37.

18. La falta de comunicación de cualquier dato o circunstancia que deba figurar en el Registro de Empresas y Actividades de Transportes o que exista obligación por otra causa de poner en conocimiento de la Administración, cuando no deba reputarse infracción muy grave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 140.16.

19. Cualquiera de las infracciones previstas en el artículo anterior, cuando, por su naturaleza, ocasión o circunstancias, no deba ser calificada como grave, debiendo justificarse la existencia de dichas circunstancias y motivarse la resolución correspondiente.»

JUSTIFICACIÓN

Modifica las referencias al artículo 140, a fin de hacerlas congruentes con la nueva numeración introducida por la enmienda que se propone en relación con ese artículo.

Evidentemente, la aprobación de esta enmienda no es independiente de la referida al artículo 140 a la que queda condicionada.

ENMIENDA NÚM. 169

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado setenta y ocho del artículo único (artículo 143 de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el apartado setenta y ocho del artículo único del Proyecto, mediante el que se modifica el artículo 143 de la LOTT, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«Artículo 143.

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

- a) Se sancionarán con multa de 100 a 200 euros las infracciones previstas en los puntos 13, 14, 15, 16, 17 y 18 del artículo 142.
- b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11 y 12 del artículo 142.
- c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 142.
- d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 24 del artículo 141.
- e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 16 del artículo 141.
- f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 7 del artículo 141.
- g) Se sancionará con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 y **38** del artículo 140.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

h) Se sancionará con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 140.

i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 del artículo 140.

j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el apartado i) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en los artículos 141.25 y 142.19, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida, respectivamente, dentro de los límites establecidos en los apartados d), e) y f) y a) b) y c).

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

3. Cuando sea detectada la comisión de la infracción prevista en el punto 16 del artículo 140, la Administración actuante lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comuniqué, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de que ésta proceda a su suspensión en los términos señalados en el artículo 52.

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

4. Deberá ordenarse la inmediata inmovilización del vehículo hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, en los siguientes supuestos:

a) Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los puntos 1, 10, 11, 12, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18 o 23 del artículo 140 o en el punto 2 del artículo 141.

b) Cuando se detecte durante su comisión en carretera el incumplimiento de los tiempos de conducción diaria o de los períodos obligatorios de pausa o descanso diario, salvo que la infracción deba reputarse leve y la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino no sea superior a 30 kilómetros.

c) Cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurren circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad, aun cuando no concorra ninguno de los supuestos señalados anteriormente.

A los efectos previstos en este punto, los miembros de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte actuantes habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

Cuando la inmovilización del vehículo pueda entrañar un peligro para la seguridad, el transportista vendrá obligado a trasladar el vehículo hasta el lugar que designe la autoridad actuante. En caso de no hacerlo, tal medida podrá ser adoptada por aquella. Los gastos que pudieran originar las operaciones anteriormente señaladas serán, en todo caso, por cuenta del transportista, quien deberá abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo.

La autoridad actuante únicamente podrá optar por no inmovilizar el vehículo en los supuestos anteriormente indicados, cuando concurren circunstancias bajo las que esa medida entrañaría un mayor peligro para la seguridad, las cuales deberán quedar documentadas expresamente en su denuncia.

5. La comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 14, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18, 16, 17, 18, 20, 23, 37.1 y 37.2 del artículo 140, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 104

lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate.

En todo caso, se entenderá desproporcionada la pérdida de la honorabilidad cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores a aquel en que cometió la que ahora se sanciona.

A efectos de lo dispuesto en este punto, la Administración actuante deberá sustanciar un expediente sancionador al gestor de transporte, con propuesta de la pérdida de honorabilidad, independiente aunque simultáneamente a la tramitación del que se sustancie a la empresa por la comisión de la infracción de que se trate. En su caso, no procederá acordar la pérdida de honorabilidad del gestor, cuando este pruebe que los hechos constitutivos de la infracción no le resultaban imputables por razón de su cargo.

Cuando la infracción se hubiese cometido careciendo de autorización, la pérdida de honorabilidad afectará a la persona física que, en nombre propio o en representación de una persona jurídica, hubiese formalizado el contrato o emitido la factura de que se trate.

Cuando la resolución sancionadora conlleve la pérdida de la honorabilidad del gestor de transporte, el órgano que la adopte lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de que esta proceda a su suspensión, en los términos señalados en el artículo 52.»

JUSTIFICACIÓN

Se garantiza el efectivo cumplimiento de las condiciones que, en su caso, determinaron la aplicación de la especialísima exención de responsabilidad contemplada en el artículo 138.4 de la LOTT.

Evidentemente, la aprobación de esta enmienda no es independiente de la referida al artículo 138 a la que queda condicionada.

ENMIENDA NÚM. 170

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al artículo único, apartado cuarenta y siete

De modificación.

Se propone modificar la letra f del apartado 2 del artículo 103 de la LOTT, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«f) Transporte funerario, que podrá realizarse libremente en todo el territorio nacional por prestadores de servicios funerarios, con independencia de su origen o recorrido.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 105

ENMIENDA NÚM. 171

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado ochenta y dos del artículo único (disposición adicional décima de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar la disposición adicional décima de la LOTT, al que se refiere el apartado ochenta y dos del artículo único del Proyecto, que quedaría redactada de la siguiente manera:

«Décima.

Se faculta al Gobierno para modificar las cuantías señaladas en el apartado b) del artículo 46, cuando ello resulte pertinente para acomodarlo a los cambios que, en su caso, puedan introducirse en la reglamentación de la Unión Europea.

Asimismo, se faculta al Gobierno para incorporar a nuestro ordenamiento jurídico, por vía reglamentaria, las nuevas infracciones y criterios sancionadores que, en su caso, puedan ser establecidos en el futuro por la referida reglamentación comunitaria.

Cuando la Comisión Europea, en uso de las facultades que le atribuye el artículo 6.2 b) del Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, determine nuevas infracciones cuya comisión reiterada dé lugar a la pérdida de la honorabilidad de la empresa transportista, el Gobierno, en la medida en que la norma comunitaria lo permita, podrá establecer criterios de proporcionalidad que relacionen dicha reiteración con la dimensión de la empresa infractora.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de prever la posibilidad de introducir criterios de racionalización para el supuesto de que la comisión, tal y como permite el mencionado artículo 6 b) del Reglamento 1071/2009 señale en el futuro nuevas infracciones cuya comisión reiterada dé lugar a la pérdida del requisito de honorabilidad, teniendo en cuenta el tamaño de las empresas y, consecuentemente, la probabilidad de que infrinjan.

ENMIENDA NÚM. 172

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Al apartado ochenta y cuatro del artículo único (disposición final segunda de la LOTT)

De modificación.

Se propone modificar el punto 7 de la disposición final segunda de la LOTT, al que se refiere el apartado ochenta y cuatro del artículo único del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«7. Los párrafos primero y tercero del artículo 55; los puntos 10, **11, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 33, 34, 35 y 37** del artículo 140; los puntos 2, 5, 11, 12, 13 y 24 del artículo 141, y los puntos 2, 3, 4, 7 y 17 del artículo 142 se dictan al amparo de la regla 21.^a del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 106

JUSTIFICACIÓN

Modifica las referencias al artículo 140, a fin de hacerlas congruentes con la nueva numeración introducida por la enmienda que se propone en relación con ese artículo.

Evidentemente, la aprobación de esta enmienda no es independiente de la referida al artículo 140 a la que queda condicionada.

ENMIENDA NÚM. 173

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la disposición adicional sexta

De modificación.

Se propone modificar el contenido de la disposición adicional sexta del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el porteador tendrá acción contra el cargador principal y todos los que, en su caso, le hayan precedido en la cadena de subcontratación, hasta el importe que estos adeuden a quienes les han sucedido al tiempo de la reclamación, salvo en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.»

JUSTIFICACIÓN

Puesto que, desafortunadamente, en el mercado español de transportes las cadenas de intermediación son a veces muy largas, contemplando una multiplicidad de subcontrataciones sucesivas, se trata de dar idéntico derecho para reclamar contra el cargador principal y cuantos le hubiesen sucedido en la cadena de subcontratación, a todos los porteadores que, uno tras otro, van asumiendo la obligación de efectuar el transporte.

ENMIENDA NÚM. 174

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la disposición transitoria primera

De supresión.

Se propone suprimir la disposición transitoria primera del proyecto.

Consecuentemente las disposiciones transitorias segunda, tercera, cuarta y quinta pasarán a ser respectivamente primera, segunda, tercera y cuarta.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 107

JUSTIFICACIÓN

Se considera más adecuado que los criterios de aplicación en orden a la continuidad en la prestación de los servicios de transporte por ferrocarril por las nuevas sociedades de RENFE-Operadora se aborden mediante una norma específicamente referida a ese modo de transporte.

ENMIENDA NÚM. 175

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la disposición transitoria cuarta

De supresión.

Se suprime la disposición transitoria cuarta del proyecto.

Consecuentemente, las disposiciones transitorias quinta y sexta pasarán a ser cuarta y quinta, respectivamente.

JUSTIFICACIÓN

Se propone suprimir la disposición transitoria cuarta del Proyecto, en caso de que se apruebe la enmienda mediante la que se propone dar un nuevo contenido al artículo 23 de la LOTT, toda vez que este sustituiría al de aquella.

Evidentemente, la aprobación de esta enmienda no es independiente de la aprobación de la referida al artículo 23, a la que queda condicionada.

ENMIENDA NÚM. 176

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la disposición transitoria sexta

De modificación.

Se propone modificar el contenido de la disposición transitoria sexta del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«La realización del visado de las autorizaciones reguladas en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres comenzará a realizarse de oficio por la Administración desde que todos los sujetos afectados estén obligados a disponer de dirección y firma electrónica y del equipamiento informático de conformidad con lo señalado en la disposición transitoria anterior.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de equiparar el plazo de entrada en vigor del visado de oficio con el de la exigencia de comunicación por medios electrónicos entre administración y transportistas, evitando que lo que se pretende como una reducción de cargas administrativas pueda tener, temporalmente, efectos contrarios, al multiplicar los requerimientos y contestaciones por escrito en todos aquellos casos en que, con ocasión

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 108

del visado, se detecte alguna anomalía en el cumplimiento de sus obligaciones por parte del titular de una autorización.

ENMIENDA NÚM. 177

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la disposición derogatoria única

De modificación.

Se propone modificar el contenido de la disposición derogatoria única, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«1. Quedan derogados el Título VI (artículos 150 a 165) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres; los artículos 52 y 53, el punto 3 del artículo 73 y los **Títulos VII y VIII** del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre; el Decreto de 7 de julio de 1936, por el que se aprueba el Reglamento Sanitario de los transportes terrestres; la Orden ministerial de 9 marzo de 1942, dictando con carácter general las normas de aplicación del beneficio de la reducción de precio en favor de las familias numerosas en los billetes de ferrocarriles; la Orden ministerial de 27 de febrero de 1946, pases en los servicios públicos de transporte de viajeros; la Orden ministerial de 3 de agosto de 1950, tarifas de facturación de equipajes y encargos en las estaciones de autobuses; la Orden ministerial de 14 de abril de 1988, de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera; la Orden ministerial de 3 de diciembre de 1992, por la que se determinan condiciones esenciales de las autorizaciones de transporte público de mercancías y de agencias de transportes, a efectos de lo dispuesto en el artículo 200, en relación con el 198-C) y 201.6 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres; la Orden ministerial de 20 de junio de 1995, por la que se modifican los regímenes de suspensión y de rehabilitación de las autorizaciones de transporte por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias; la Orden ministerial de 23 de julio de 1997, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, y cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango al de esta ley se opongan a lo que en ella se dispone.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, se declara expresamente vigente la Orden de 2 de agosto de 2001 por la que se desarrolla el artículo 235 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de supresión y protección de pasos a nivel.»

JUSTIFICACIÓN

La derogación completa del Título VI de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, y de los Títulos VII y VIII de su Reglamento, referidos a transporte ferroviario, evita cualquier incongruencia con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y el resto de la legislación que, con posterioridad a la aprobación de aquella, ha venido a regular esta forma de transporte.

Por otra parte, para despejar dudas, se declara expresamente la vigencia de una orden de pasos a nivel que desarrolla uno de los preceptos derogados.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 109

ENMIENDA NÚM. 178

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la disposición final segunda

De modificación.

Se propone modificar el punto 4 de la disposición final segunda del Proyecto, que quedaría redactado de la siguiente manera:

«4. Las que modifican los puntos 10, **11, 15, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 33, 34, 35 y 37** del artículo 140; los puntos 2, 5, 11, 12, 13 y 24 del artículo 141, y los puntos 2, 3, 4, 7 y 17 del artículo 142, al amparo de la regla 21.^a del artículo 149.1 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor.»

JUSTIFICACIÓN

Modifica las referencias al artículo 140, a fin de hacerlas congruentes con la nueva numeración introducida por la enmienda que se propone en relación con ese artículo.

Evidentemente, la aprobación de esta enmienda no es independiente de la referida al artículo 140 a la que queda condicionada.

ENMIENDA NÚM. 179

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

De una nueva disposición final cuarta

De adición.

Se propone la adición de una nueva disposición final cuarta al Proyecto de Ley, con el siguiente contenido:

«Disposición final cuarta. Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Se introducen las siguientes modificaciones en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea:

Uno. Se modifica el artículo 78 al objeto de suprimir su apartado 2 y reenumerar el apartado 3 como apartado 2.

Dos. Se adiciona una nueva disposición final segunda ter del siguiente tenor:

“Disposición final segunda ter. Tasa de seguridad aérea.

1. Se crea la tasa de seguridad aérea que se regirá por esta ley y por las demás fuentes normativas que para las tasas se establecen en la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

2. Constituye el hecho imponible de la tasa de seguridad aérea la realización por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad aérea.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

3. Estarán obligados al pago de la tasa, en su condición de sujetos pasivos contribuyentes, los pasajeros de salida que embarquen en los aeropuertos españoles, independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar el vuelo y el destino del mismo. A estos efectos, tendrán la consideración de pasajeros aquellas personas que sean transportadas en calidad de viajeros como consecuencia de un contrato de transporte o de arrendamiento. Serán sujetos pasivos sustitutos, el particular, Administraciones, organismos o compañía aérea transportista, con quien el pasajero hubiera contratado el transporte o arrendamiento.

4. La tasa no se aplicará al transporte de viajeros en aeronaves de Estado españolas o al servicio de las Comunidades Autónomas y otras Entidades locales, siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, o en aeronaves de Estado extranjeras, en el caso de que los Estados a que pertenezcan concedan análoga exención a las aeronaves de Estado españolas.

5. La tasa se devengará en el momento del embarque del pasajero y se liquidará por el sujeto pasivo sustituto al gestor aeroportuario con antelación a la salida de la aeronave que transporte al pasajero, o, cuando así se acuerde por el gestor aeroportuario con la aprobación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, dentro de los primeros diez días de cada mes con referencia a los devengos producidos en el mes anterior.

6. Las cantidades percibidas por el gestor aeroportuario por esta tasa serán ingresadas por este mensualmente, y siempre dentro de los quince primeros días naturales, mediante transferencia directa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

La cantidad a transferir cada mes (M) será la suma de todos los importes de los derechos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea efectivamente cobrados por el gestor aeroportuario durante el mes anterior (M-1). Dicha cantidad incluirá tanto los importes facturados y percibidos por el gestor aeroportuario correspondientes a las tasas devengadas en el mes inmediato anterior (M-1), como los importes correspondientes a lo efectivamente cobrado en dicho mes por la facturación correspondiente a meses anteriores que no se hubiera satisfecho en el mes de devengo, incluyendo, en su caso, la parte proporcional de los posibles intereses por demora en el pago.

Junto a la liquidación mensual correspondiente, el gestor aeroportuario remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea una certificación en la que se desglose la cantidad ingresada por el sujeto obligado al pago y por fecha de devengo de la tasa, así como el número de pasajeros embarcados en el mes inmediato anterior.

7. La cuantía de esta tasa será de 0,579885 euros por pasajero de salida.

8. Se aplicará a la cuantía de esta tasa las reducciones previstas en el artículo 78.2 para la prestación patrimonial pública de seguridad aeroportuaria devengada en los aeropuertos de las Islas Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla.

9. La gestión y cobro de la tasa corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, con la colaboración del gestor aeroportuario en los términos establecidos en el apartado 6.

10. El importe íntegro de lo recaudado por esta tasa formará parte del presupuesto de ingresos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Sin perjuicio de lo establecido con carácter general en la siguiente disposición final, la entrada en vigor de la modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, contenida en esta disposición, tendrá efecto a los tres meses de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado". No obstante lo anterior, no se exigirá la tasa de seguridad aérea al transporte de viajeros que hubieran adquirido su título de transporte en fecha anterior a la entrada en vigor de esta medida, con independencia de la fecha en la que se realice dicho transporte.»»

En caso de aprobarse esta enmienda, la disposición final cuarta del texto original del proyecto pasará a ser la disposición final quinta.

JUSTIFICACIÓN

La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012 ha puesto fin a la financiación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) mediante transferencias del Estado, por lo que AESA debe revisar sus fuentes de financiación para garantizar su suficiencia financiera.

AESA es el organismo supervisor de la aplicación de la normativa y procedimientos exigibles en materia de seguridad aérea para aeronaves, pilotos y tripulantes, sistemas de navegación, acreditación

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 111

de compañías, mantenimiento, escuelas de pilotos, medicina aeronáutica etc. —y no solo de recintos aeroportuarios—.

Mediante el artículo 83 de la Ley 2/2008, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2009, y dentro de la tasa de seguridad aeroportuaria —asociada a las tasas de carácter aeroportuario a percibir por AENA— se creó el llamado Factor F de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Esta tasa, destinada exclusivamente a la financiación parcial de los servicios de AESA por la supervisión de la seguridad en los recintos aeroportuarios operados por AENA Aeropuertos, S.A., quedó transformada en Prestación Patrimonial de Carácter Público mediante la Ley 1/2011, de 4 de marzo, y establece que las cantidades correspondientes son recaudadas por «Aena Aeropuertos, S.A.» y posteriormente transferidas a AESA. Los ingresos percibidos no llegan a cubrir la totalidad de costes de ese único concepto.

Por otra parte, la necesidad de garantizar el control operacional de un sector en continuo desarrollo con un fuerte incremento de la legislación tanto europea como internacional, la actual modernización de infraestructuras aeronáuticas y su adaptación a mayores requerimientos operativos y de seguridad, la defensa y protección de derechos de los pasajeros —en continuo crecimiento—, el aseguramiento de la normativa medioambiental dentro de todo el sector aéreo, etc., al objeto de dar cumplimiento a nuevas medidas acordadas e implantadas internacionalmente en materia de seguridad de la Aviación Civil, y asegurar la prestación de un servicio eficaz, eficiente y de calidad, ha hecho necesario que se proponga un Plan de Refuerzo de la Seguridad Aérea, impulsado directamente por el Ministerio de Fomento, que induce una necesidad adicional de recursos materiales y humanos.

Teniendo en cuenta que la incorporación de los recursos adicionales necesarios se efectuará de forma progresiva, se propone un importe inicial de esta Tasa de Seguridad Aérea de 0,579885 € por cada pasajero de salida, pues para poder iniciar los expedientes que deben conducir a la dotación de dichos recursos adicionales es necesario poder acreditar previamente la correspondiente financiación.

Hay que señalar que la nueva tasa es neutra para las compañías y operadores aeroportuarios, pues pueden repercutirla a los pasajeros en el coste de los billetes, y también es neutra en términos de competitividad del sector, pues grava por igual a los billetes emitidos por compañías nacionales o por compañías extranjeras, e igualmente es idéntica tanto si operan desde aeropuertos de AENA o desde otros aeropuertos. Igualmente se considera que será mínimo el posible efecto adverso sobre el sector, en términos de contracción de la demanda, dado su pequeño importe absoluto.

Con el fin de evitar conflictos con billetes ya expedidos y para facilitar la adaptación de los distintos sistemas de gestión se establece un régimen transitorio de tres meses para su entrada en vigor.

La enmienda prevé igualmente la supresión del correspondiente apartado del artículo 78 de la Ley de Seguridad Aérea en el que se contempla la prestación pública patrimonial de seguridad aeroportuaria, que deja de ser necesaria tras la creación de la nueva tasa.

Respecto a la entrada en vigor de esta modificación de la Ley, se establece una *vacatio legis* suficiente que evite conflictos con billetes ya expedidos y permita a los gestores aeroportuarios la adopción de las medidas necesarias para la adaptación del sistema: cambio de denominación y sustitución del denominado «Factor F» de la prestación patrimonial pública de seguridad por la Tasa de Seguridad Aérea de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Dado que la nueva tasa afecta a los mismos obligados al pago y se gestiona siguiendo exactamente los mismos métodos y criterios de gestión que el antiguo Factor F, se estima que con este plazo será suficiente para poder adaptar todos los procedimientos afectados.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de abril de 2013.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 112

ENMIENDA NÚM. 180

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado dos del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Dos. El artículo 2 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 2.

La presente ley será de aplicación a los transportes y actividades auxiliares y complementarias de los mismos cuya competencia corresponda a la Administración General del Estado.”»

JUSTIFICACIÓN

Se suprime el segundo párrafo debido a que el título competencial para dictar la Ley de ordenación de los transportes terrestres es el contenido en el artículo 149.1.21 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

ENMIENDA NÚM. 181

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de un nuevo apartado tres bis en el artículo primero.

Redacción que se propone:

«Artículo tres bis. Se añade un segundo párrafo al apartado 1 del artículo 18 que queda redactado de la siguiente manera:

“En los transportes por carretera, sin que se admita el pacto en contrario entre las partes, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera. Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de gasóleo tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías.”»

JUSTIFICACIÓN

Si bien este artículo no sufre modificación en el anteproyecto, el mismo fue modificado por la Ley 25/2009 (Ley Omnibus), y dado que hace referencia a un aspecto mercantil del contrato de transporte terrestre, como lo es el precio, convendría añadir un segundo párrafo en su primer apartado, en el que se recoja la obligatoriedad de la aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte en función del precio del carburante, pues podría entenderse derogado implícitamente el artículo 38 de la recientemente aprobada Ley 15/2009 del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCT), sin que se admita la posibilidad del pacto en contrario, dado que la novedad introducida por el citado artículo 38 de la LCT no

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 113

ha tenido una aplicación práctica y efectiva habida cuenta de la posibilidad del pacto en contrario sin que la capacidad negociadora de los transportistas pueda corregir esta deficiencia, pues son la parte más débil en las relaciones contractuales con sus clientes debido a la atomización del sector del transporte. Asimismo, se propone la inclusión de un precepto infractor para la parte contratante que incumpla esta obligación.

ENMIENDA NÚM. 182

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado doce del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Doce. El artículo 36 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 36.

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

2. El Consejo estará integrado por expertos designados por la Administración General del Estado a propuesta de las empresas de transporte por carretera, a través del Comité Nacional del Transporte por Carretera; de las empresas de transporte por ferrocarril, a través de sus asociaciones; de los trabajadores de las empresas transportistas, a través de las centrales sindicales más representativas en dicho sector; de los usuarios del transporte, incluidas las personas con discapacidad, a través del Consejo de Consumidores y Usuarios y, en su caso, de las empresas de otros modos de transporte y de otros sectores de actividad relacionados con el transporte.

(...)

5. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de Transporte y en todos aquellos otros asuntos en que así se establezca reglamentariamente. El Consejo podrá, además, proponer a la Administración las medidas que estime oportunas para mejorar la coordinación y eficacia del sistema de transportes.”»

JUSTIFICACIÓN

Es esencial para dar cumplimiento a la participación de las personas con discapacidad y movilidad reducida, que se mencione expresamente la necesaria participación en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres de las personas con discapacidad, debido a su condición de usuarios con especiales necesidades, dando además cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4.3 de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 114

ENMIENDA NÚM. 183

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado trece del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Trece. El párrafo tercero del punto 1 del artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

“Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 18.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratado.”»

JUSTIFICACIÓN

Aumentar la eficacia de las Juntas Arbitrales, permitiendo que conozcan de mejor manera asuntos dentro de una relevancia suficiente para no invitar al pacto de no sujeción.

ENMIENDA NÚM. 184

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado dieciséis del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Dieciséis. El artículo 42 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 42.

1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

(...)

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, no será necesaria la previa obtención de autorización para realizar las siguientes modalidades de transporte:

a) Transporte de viajeros o mercancías realizado en vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora.

b) Transporte mercancías realizado en vehículos de menos de cuatro ruedas.

(...)

de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.”»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 115

JUSTIFICACIÓN

Las normas comunes para el ejercicio de la profesión de transportista de viajeros deben aplicarse a todas las empresas.

Reforzar la seguridad de los viajeros en el transporte de vehículos por carretera.

ENMIENDA NÚM. 185

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del epígrafe g del punto 1 del artículo 43, modificado por el apartado diecisiete del artículo primero.

Redacción que se propone:

«g) Cumplir, en su caso, aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan, atendiendo a principios de proporcionalidad y no discriminación, en relación con la clase de transporte de que se trate en cada caso. Expresamente se tendrá en cuenta el cumplimiento de las condiciones de accesibilidad para personas con discapacidad y de las personas con movilidad reducida que en cada caso apliquen.»

JUSTIFICACIÓN

En términos generales se considera necesario que, con la entrada en vigor (1 de marzo de 2013) del Reglamento n.º 181/2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004, se aproveche esta modificación para incorporar las cuestiones del Reglamento 181/2011 que garantizan los derechos de los pasajeros, y en especial de los que tienen una discapacidad y de los que tengan movilidad reducida, así como de aquella normativa relacionada como la Directiva 2001/85 sobre condiciones de accesibilidad de los vehículos, y que afectan al desempeño de la actividad que regula la LOTT.

ENMIENDA NÚM. 186

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del punto 2 del artículo 43, modificado por el apartado diecisiete del artículo primero.

Redacción que se propone:

«2. Además de las condiciones señaladas en el punto anterior, deberán cumplir los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, de conformidad con lo que en dicha reglamentación se dispone y con lo que en esta ley y en sus normas de desarrollo se señala para la ejecución de tales disposiciones.

Reglamentariamente se podrá prever, no obstante, algún supuesto en que, a solicitud del interesado, la Administración podría autorizar que una empresa continúe funcionando, aunque transitoriamente incumpla alguna de las condiciones señaladas en este punto, por un plazo que en ningún caso podrá ser superior a seis meses.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 116

JUSTIFICACIÓN

Se considera necesario que se mantenga los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional para el conjunto de actividades del transporte público con independencia de la MMA del vehículo. Por lo que respecta a los vehículos de menos de 2 toneladas de MMA la exención de autorización se mantiene y se puede realizar al amparo del último párrafo del punto 2 del artículo 42, que permite exonerar reglamentariamente la obligatoriedad de autorización por razón de la pequeña capacidad de carga de los vehículos.

ENMIENDA NÚM. 187

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de un nuevo punto 3 en el artículo 49, modificado por el apartado veintitrés del artículo primero, pasando el actual punto 3 a ser el punto 4.

Redacción que se propone:

«3. Las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo serán transmisibles cuando lo sean asimismo las licencias habilitantes para la realización de transporte urbano en esta clase de vehículos.»

4. Reglamentariamente, podrán establecerse determinadas excepciones temporales a las exigencias contenidas en el artículo 43, que permitan tener en cuenta la situación transitoria de la empresa en los supuestos de transmisión de autorizaciones.»

JUSTIFICACIÓN

Aplicación uniforme de normas relacionadas con la transmisión de las autorizaciones y de las licencias habilitantes para la realización de transportes urbanos de viajeros en vehículos de turismo.

Concordancia con lo dispuesto en el artículo 118.2 del vigente Real Decreto 1211/1990 por el que se aprueba el ROTT.

ENMIENDA NÚM. 188

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del punto 1 del artículo 49, modificado por el apartado veintitrés del artículo primero.

Redacción que se propone:

«1. Con carácter general, las autorizaciones de transporte serán intransferibles, salvo a favor de los herederos forzosos del anterior titular o el cónyuge superviviente, en los casos de muerte, jubilación o incapacidad física o legal de éste.»

JUSTIFICACIÓN

Aumentar la seguridad jurídica, adhiriéndose a la indicación del Consejo de Estado respecto a que no es claro que el cónyuge superviviente esté comprendido en el ámbito del texto proyectado, ya que es controvertido que sea un heredero forzoso conforme a las previsiones de la legislación civil.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 117

ENMIENDA NÚM. 189

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado veinticuatro del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Veinticuatro. El artículo 51 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 51.

1. Las autorizaciones de transporte se otorgarán sin plazo de duración prefijado, si bien su validez podrá quedar condicionada a su visado periódico, realizado de oficio, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

Mediante el visado, la Administración constatará el mantenimiento de las condiciones exigidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43. Las autorizaciones que, resultando obligatorio, no hayan sido visadas dentro del plazo establecido perderán automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido.

Asimismo perderán su validez cuantas otras habilitaciones para el ejercicio de la actividad del transporte se hubiesen obtenido bajo la condición de la vigencia de aquéllas.

2. Reglamentariamente podrán establecerse supuestos en los que quepa rehabilitar las autorizaciones que hayan perdido su validez por no haber sido visadas dentro del plazo establecido.”»

JUSTIFICACIÓN

Mantener el visado en el transporte público de vehículos de capacidad entre 2 TM y 3,5 TM por razones de una mejor ordenación de la actividad.

Evitar la desregulación del 80% del transporte porque ese es el porcentaje que mueve el transporte ligero que llega al cliente final.

Esta liberalización en el vehículo ligero provocaría un aumento de la siniestralidad vial por incrementarse las personas que accederían a la profesión sin formación alguna, más si cabe cuando dicha siniestralidad es elevadísima. De hecho en el total de accidentes de tráfico con víctimas de tráfico, el 60% estuvieron involucrados furgonetas y camiones con Masa Máxima Autorizada menor de 3,5 toneladas.

Otro gran problema sería el aumento de la economía sumergida en el subsector del vehículo ligero. Dado que tampoco se exige visado periódico (actualmente es cada dos años), lo que obliga a estar al corriente del pago de impuestos con la Hacienda Pública, la Seguridad Social y las Administraciones Autonómicas y Locales, provocando, sin lugar a dudas, un aumento de la economía sumergida al no existir el mecanismo de control del visado periódico.

ENMIENDA NÚM. 190

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del punto 2 del artículo 54, modificado por el apartado veintisiete del artículo primero.

Redacción que se propone:

«2. A efectos de lo dispuesto en el punto anterior, únicamente se considerará que los vehículos con capacidad de tracción propia utilizados se hallan integrados en la organización empresarial del porteador cuando disponga de ellos en propiedad, arrendamiento financiero, arrendamiento

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 118

ordinario o usufructo, debiendo en este último caso, cumplir las condiciones establecidas al efecto en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo.

En todo caso, los referidos vehículos deberán estar matriculados en España.

La utilización de remolques y semirremolques propios o ajenos será libre, sin perjuicio de las reglas a que esté sometido su uso por razones de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.»

JUSTIFICACIÓN

La no exigencia de que los vehículos sean propiedad del transportista, permitiendo otros sistemas de disponibilidad de los mismos, tales como el usufructo, potencian la competencia y el acceso al transporte.

ENMIENDA NÚM. 191

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de un nuevo punto 4 en el artículo 54, modificado por el apartado veintisiete del artículo primero.

Redacción que se propone:

«4. Con carácter general, el régimen de la subcontratación en el sector del transporte de mercancías por carretera, será el siguiente:

a) El cargador principal podrá contratar directamente con cuantos portadores estime oportunos, ya sean personas físicas o jurídicas.

b) El primer o primeros portadores podrán contratar a su vez con otros portadores la ejecución del transporte que hubiera contratado con el cargador. Del mismo modo podrá hacerlo en segundo o segundos portadores.

c) El tercer o terceros portadores no podrán contratar el servicio de transporte que le haya sido encomendado por el segundo, o segundos, portadores, sea persona física o jurídica. No obstante, por exigencias de la especialización de los trabajos, complicaciones técnicas de la producción o circunstancias de fuerza mayor, excepcionalmente se podrá extender la subcontratación establecida en un nivel adicional, debiendo hacerse constar en la carta de porte las causas motivadoras de la misma.

Dichas reglas no se aplicarán al transporte sucesivo en los términos definidos en el artículo 64 de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancía.»

JUSTIFICACIÓN

Se estima que el texto propuesto no ofrece suficientes garantías para la subcontratación. En todo caso, se interesa que el transportista, que cumpliendo los requisitos legales, desee realizar intermediación, debería cuando menos estar inscrito en el Registro como Operador de Transporte, pues de otro modo no habrá forma alguna de identificar al que intermedie legalmente, de quien no lo haga.

Se incluye el párrafo 4 en coherencia con el punto 7 del texto de los acuerdos firmados el 19 de abril de 2011 entre el Comité Nacional del Transporte y las principales asociaciones representativas de empresas cargadoras.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 119

ENMIENDA NÚM. 192

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de una nueva disposición transitoria.

Redacción que se propone:

«Disposición transitoria (nueva).

Para que la adjudicación de los contratos de servicio público por carretera cumpla lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, hasta la fecha prevista por el artículo 8.2 del citado Reglamento, cuando el objeto de un nuevo contrato sea la gestión de un servicio que se venía prestando con anterioridad, el contrato se adjudicará de conformidad con el derogado artículo 74.»

JUSTIFICACIÓN

La nueva disposición transitoria propuesta trata de ajustarse a las previsiones del citado Reglamento (CE) 1370/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera.

ENMIENDA NÚM. 193

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado treinta y siete del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Treinta y siete. El artículo 73 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 73.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán mediante un procedimiento abierto en el que, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 74.2, todo empresario podrá presentar una proposición.

(...)

La Administración deberá incluir, además, en el pliego todas aquellas otras circunstancias que delimiten el servicio y configuren su prestación.

3. En el supuesto de contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general en el marco de los cuales se perciban, de una comunidad autónoma, compensaciones por el cumplimiento de obligaciones de servicio público, con carácter previo a la fijación del canon a que se refiere el apartado 2. k) de este artículo deberá recabarse informe previo de la Comunidad Autónoma correspondiente, a los efectos de valorar la pertinencia de su establecimiento.”»

JUSTIFICACIÓN

En este precepto, cuando se señalan los extremos a incluir en el pliego, se hace referencia, en el apartado k), al canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 120

La percepción de este canon por parte de la administración concedente no parece compatible con el hecho, bastante frecuente, de que otra administración, por ejemplo la de una Comunidad Autónoma, esté contribuyendo económicamente al sostenimiento de determinados servicios deficitarios incluidos en el contrato correspondiente.

Por tanto, entendemos que debería preverse de forma expresa la consulta previa a la Comunidad Autónoma sobre la pertinencia de la exigencia de dicho canon cuando concurre el supuesto descrito.

ENMIENDA NÚM. 194

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado treinta y ocho del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Treinta y ocho. El artículo 74 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 74.

1. En la adjudicación del contrato únicamente podrán tenerse en cuenta variantes o mejoras ofrecidas por los licitadores cuando tal posibilidad se hubiese previsto expresamente en el pliego.

(...)

3. Cuando el objeto de un nuevo contrato sea la gestión de un servicio que ya se venía prestando con anterioridad, se adjudicará al anterior contratista siempre que éste hubiese cumplido satisfactoriamente el anterior contrato y que la valoración atribuida a su oferta sea la misma que la mejor del resto de las presentadas.

En cualquier caso, si dichos servicios incluyen tráficos íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma, su mantenimiento en el ámbito del nuevo contrato quedará condicionado a la previa conformidad de la comunidad autónoma correspondiente. En caso de no obtenerse dicha conformidad los tráficos de competencia autonómica deberán ser segregados y no incluidos en el nuevo contrato objeto de licitación.

4. En cualquier caso, deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones desproporcionadas o anormales, técnicamente inadecuadas, o que no garanticen debidamente la continuidad del servicio o su prestación en las condiciones precisas.»»

JUSTIFICACIÓN

Como ya se ha puesto de manifiesto por la Generalitat de Catalunya en algunos casos concretos, los servicios parciales íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma son competencia de ésta. Ello no obstante, se propone una redacción que haga posible, en aquellos casos en los que la comunidad autónoma esté de acuerdo, mantenerlos en el ámbito del servicio de transporte estatal; en caso de no conformidad de aquélla, deberán ser segregados y por tanto no incluidos en el nuevo contrato objeto de licitación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 121

ENMIENDA NÚM. 195

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado cuarenta y dos del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Cuarenta y dos. El artículo 82 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 82.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se extinguirán por cumplimiento o por resolución.

2. Los contratos se considerarán cumplidos y, en consecuencia, extinguidos sin necesidad de resolución cuando transcurra su plazo de duración, ya sea el inicialmente establecido o, en su caso, el resultante de su prórroga acordada conforme a lo dispuesto en el artículo 72.3.

No obstante, cuando finalice el plazo de vigencia de un contrato sin que haya concluido el procedimiento tendente a la adjudicación de uno nuevo para la prestación del mismo servicio, el anterior contratista deberá prolongar su gestión, cuando así se lo requiera la Administración, en los términos y plazos previstos en el artículo 85.

(...)

l) Aquellas otras que se establezcan expresamente en el contrato.”»

JUSTIFICACIÓN

La redacción actual no establece un plazo máximo para esta situación, lo cual puede dar lugar a situaciones anómalas, que se prolonguen más allá de lo necesario para que la Administración ponga en marcha un procedimiento para la adjudicación de un nuevo contrato. La referencia expresa a los plazos previstos en el artículo 85 tiene como objetivo aclarar la posibilidad de que esta situación transitoria se prolongue hasta dos años.

ENMIENDA NÚM. 196

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado cuarenta y siete del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Cuarenta y siete. El artículo 89 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 89.

1. Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con una autorización especial que habilite para ello otorgada por la Administración.

(...)

2. Los transportes a los que se refiere este artículo podrán realizarse, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, utilizando los de otros transportistas que cuenten con la autorización de transporte público de viajeros regulada en el artículo 42, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 122

3. Excepcionalmente, la Administración podrá autorizar la admisión de otros viajeros en los transportes regulares de uso especial cuando ello se justifique por la necesidad de garantizar la movilidad en zonas rurales o de escasa demanda en los que no exista un servicio regular de carácter general que atienda el tráfico de que se trate.»»

JUSTIFICACIÓN

Se propone incorporar la admisión, con carácter excepcional, de otros viajeros en los servicios regulares de uso especial, que se desarrollen en zonas rurales o de escasa demanda, siempre y cuando no haya un servicio regular coincidente, a los efectos de optimizar los recursos existentes y mejorar la movilidad en estas zonas de débil tráfico.

ENMIENDA NÚM. 197

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado cincuenta y seis del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Cincuenta y seis. El artículo 102 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 102.

1. Son transportes privados complementarios los que llevan a cabo empresas u otras entidades cuyo objeto no es transportar, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal.

2. Los transportes privados complementarios deberán cumplir conjuntamente las siguientes condiciones:

a) Si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o haber sido vendidas, compradas, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella, constituyendo dicha venta, compra, alquiler, producción, extracción, transformación o reparación parte integrante de la actividad económica principal de la empresa.

Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser trabajadores adscritos a los respectivos centros u otras personas que asistan a éstos, debiendo cumplirse en este segundo caso las reglas que al efecto se determinen reglamentariamente.

(...)

3. Cuando no se cumplan las condiciones señaladas en el punto anterior, el transporte quedará sujeto al régimen jurídico del transporte público.

Con objeto de comprobar su cumplimiento, durante la realización del transporte deberá llevarse a bordo del vehículo documentación suficiente para acreditar las condiciones señaladas en los apartados a), c) y d) del punto anterior.»»

JUSTIFICACIÓN

En la redacción propuesta cuando se refiere a transporte de viajeros, establece que los usuarios deberán ser trabajadores adscritos a uno de los centros de explotación de la empresa u otras personas que asistan a éstos. En la actual redacción, que proponemos mantener, se refiere únicamente a «centros», que tiene un carácter más general, y da cobertura a situaciones como las de los colegios titulares de autorizaciones VPC, o empresas hoteleras o de otra actividad (gimnasios, centros deportivos) que disponen de vehículos de hasta 9 plazas que se utilizan para traslado de sus clientes.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 123

ENMIENDA NÚM. 198

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado sesenta y tres del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Sesenta y tres. El artículo 110 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 110.

A efectos de esta ley, tendrán la consideración de transportes turísticos los que se realicen en el marco de la ejecución de un viaje combinado ofertado y contratado de conformidad con lo que se encuentre establecido en la legislación sobre defensa de los consumidores y usuarios en relación con esta clase de viajes.

Asimismo, tendrán la consideración de transporte turístico aquellos otros que, sin tener una duración superior a las 24 horas y sin incluir una pernoctación, se oferten a través de agencias de viajes y se presten conjuntamente con otros servicios complementarios de naturaleza turística, tales como los de manutención, guía turístico o similar.

Los transportes turísticos no tendrán el carácter de servicio público de titularidad de la Administración.”»

JUSTIFICACIÓN

Se excluyen de la noción de servicio público de titularidad de la Administración aquellos servicios de transporte que se exploten esencialmente por su finalidad turística, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1.2 del Reglamento comunitario 1370/2007, por cuanto los excluye de toda intervención de las autoridades competentes.

ENMIENDA NÚM. 199

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado sesenta y cinco del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Sesenta y cinco. El artículo 119 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 119.

1. Quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera, ya sea en concepto de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador logístico o cualquier otro, deberán obtener una autorización de operador de transporte.

No obstante, no estarán obligados a obtener dicha autorización para intermediar en la contratación de transporte de mercancías:

a) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que hubiesen acreditado para su obtención requisitos que, considerados en conjunto conforme a lo que reglamentariamente se determine, resulten iguales o superiores a los exigidos para la obtención de la autorización de operador de transporte.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 124

b) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que se limiten a utilizar la colaboración de otros transportistas para atender demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, en los términos que reglamentariamente se determinen.

c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, en tanto que su intermediación se limite a la comercialización de transportes discrecionales prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías, o bien utilizando la colaboración de otros transportistas no socios para atender demandas de porte que excedan coyunturalmente de la capacidad de transporte de sus socios, en los términos que reglamentariamente se determinen.

(...)

Las condiciones señaladas en este punto serán de aplicación también a la intermediación que, en su caso, lleven a cabo los titulares de autorizaciones de transporte y las cooperativas y sociedades de comercialización a que hace referencia el punto 1.»»

JUSTIFICACIÓN

La nueva redacción de la LOTT supone un agravio comparativo claro y manifiesto para las cooperativas en relación con las demás empresas cargadoras que sí pueden colaborar con otros transportistas para atender a demandas, lo que se impide a las cooperativas.

Asimismo, se pretende no limitar el actual ámbito de actuación y funcionamiento de las cooperativas de transportistas, previsto en el vigente artículo 60 de la LOTT, que expresamente faculta a las cooperativas a acudir a la colaboración con transportistas no socios para atender demandas de porte que coyunturalmente no puedan atender sus socios.

ENMIENDA NÚM. 200

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado sesenta y siete del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Sesenta y siete. El artículo 121 queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 121.

A los efectos de esta ley, se considera transitarios a las empresas especializadas en organizar e intermediar, por cuenta ajena, en la contratación del transporte de mercancías, especialmente el internacional, así como en realizar las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a dicha clase de transporte y al comercio internacional.”»

JUSTIFICACIÓN

La nueva redacción propuesta es más actualizada y acorde con las actividades que hoy en día llevan a cabo las empresas transitarías. Nótese, entre otros muchos ejemplos que se podrían traer a colocación, que desde el Real Decreto 1889/1999, de 13 de diciembre, por el que se regula el derecho a efectuar declaraciones de aduana, los transitarios han ampliado su actuación en el ámbito de las operaciones de aduana mucho más allá del llamado régimen de tránsito aduanero a que se refiere el texto propuesto en el proyecto de ley.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 125

ENMIENDA NÚM. 201

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del apartado setenta y cuatro del artículo primero.

Redacción que se propone:

«Setenta y cuatro. Se añade un último párrafo al punto 1 del artículo 138, con el siguiente texto:

“No obstante, las personas a que se hace referencia en los apartados anteriores no responderán de la infracción cuando acrediten que los hechos que la determinaron constituían una falta de indisciplina o desobediencia cometida por uno de sus trabajadores por la que fue sancionado oportunamente, siempre que la sanción haya sido declarada procedente mediante sentencia firme o no haya sido objeto de reclamación judicial por parte del trabajador en el plazo previsto para ello, a excepción de los supuestos en los que no se le pudo imponer la sanción por haber causado baja voluntaria el trabajador o por haberse extinguido su relación laboral por cualquier causa.”»

JUSTIFICACIÓN

Se considera necesario ampliar el rango de situaciones en el cual no proceda la infracción.

ENMIENDA NÚM. 202

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición del punto 26 al apartado setenta y seis del artículo primero.

Redacción que se propone:

«26. Incumplir los plazos máximos previstos en la Ley 15/2009, de Contratos de Transporte Terrestre de Mercancías, en el pago de los servicios de transporte contratados.»

JUSTIFICACIÓN

Reforzar mediante sanción administrativa los mecanismos de garantía de cobro para los transportistas en los plazos previstos al efecto. Controlar la morosidad, una de las principales demandas del sector del transporte para asegurara su viabilidad económica.

ENMIENDA NÚM. 203

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición del punto 27 al apartado setenta y seis del artículo primero.

Redacción que se propone:

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 126

«27. El incumplimiento por las empresas arrendadoras de vehículos pesados de la obligación de exigir la correspondiente autorización al arrendatario, según lo reglamentariamente previsto.»

JUSTIFICACIÓN

De no contemplarse expresamente tipificada como infracción grave, esta conducta solo podría sancionarse como infracción leve por el artículo 142.9, con una sanción pecuniaria de 201 euros, sanción que parece manifiestamente insuficiente, para sancionar o erradicar determinadas prácticas irregulares consistentes en la realización de transportes públicos de mercancías, en vehículos pesados matriculados en España, por empresas que carecen de la preceptiva autorización, bajo la apariencia de la figura del arrendamiento de vehículo sin conductor a empresas residenciadas en otros países de la Unión, preferiblemente Rumanía y Bulgaria con licencias comunitarias expedidas en esos Estados.

ENMIENDA NÚM. 204

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición del punto 28 al apartado setenta y seis del artículo primero.

Redacción que se propone:

«28. El incumplimiento de las condiciones para la prestación de asistencia a las personas con discapacidad o con movilidad reducida por parte de la empresa contratista del servicio a las que se vea legal o contractualmente obligada.»

JUSTIFICACIÓN

En términos generales se considera necesario que, con la entrada en vigor (1 de marzo de 2013) del Reglamento n.º 181/2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2006/2004, se aproveche esta modificación para incorporar las cuestiones del Reglamento 181/2011 que garantizan los derechos de los pasajeros, y en especial de los que tienen una discapacidad y de los que tengan movilidad reducida, así como de aquella normativa relacionada como la Directiva 2001/85 sobre condiciones de accesibilidad de los vehículos, y que afectan al desempeño de la actividad que regula la LOTT.

ENMIENDA NÚM. 205

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del punto 1 del apartado setenta y ocho del artículo primero.

Redacción que se propone:

«1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o la seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido en proporción con los beneficios

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 127

totales, y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes.»

JUSTIFICACIÓN

La redacción propuesta incluye, como criterio de ponderación «la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido en proporción con los beneficios totales» —la redacción propuesta por el proyecto se refiere únicamente a «la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido»—. Se considera que este punto de comparación resulta más eficaz y más justo.

ENMIENDA NÚM. 206

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del punto 1.h) del apartado setenta y ocho del artículo primero.

Redacción que se propone:

«h) Se sancionará con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 26 y 27 del artículo 140.»

JUSTIFICACIÓN

En concordancia con las enmiendas anteriores, para la determinación de la cuantía de la infracción.

ENMIENDA NÚM. 207

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del punto 5 del apartado setenta y ocho del artículo primero.

Redacción que se propone:

«5. La comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14.6, 14.7, 14.11, 14.18, 15, 16, 17, 19, 22, 36.1 y 36.2 del artículo 140, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate.

En todo caso, se entenderá desproporcionada la pérdida de la honorabilidad cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores a aquel en que cometió la que ahora se sanciona.

A fin de evitar la discriminación a las empresas de mayor volumen, y por lo que respecta al cómputo del número de sanciones a que se refiere este artículo, las que deriven de la infracción de los apartados anteriores se contarán por el número que resulte de multiplicar las realmente impuestas por $[5/(4+N)]$, siendo «N» el número de vehículos provistos de copia de autorización de transporte, con las que puede realizar transporte la correspondiente Empresa. Cuando se trate de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 128

agencias de transporte «N» será igual a 10, más el número de provincias en que, en su caso, tenga la agencia locales abiertos al público multiplicado por 10.

A efectos de lo dispuesto en este punto, la Administración actuante deberá sustanciar un expediente sancionador al gestor de transporte, con propuesta de la pérdida de honorabilidad, independiente aunque simultáneamente a la tramitación del que se sustancie a la empresa por la comisión de la infracción de que se trate. En su caso, no procederá acordar la pérdida de honorabilidad del gestor, cuando éste pruebe que los hechos constitutivos de la infracción no le resultaban imputables por razón de su cargo.

Cuando la infracción se hubiese cometido careciendo de autorización, la pérdida de honorabilidad afectará a la persona física que, en nombre propio o en representación de una persona jurídica, hubiese formalizado el contrato o emitido la factura de que se trate.

Cuando la resolución sancionadora conlleve la pérdida de la honorabilidad del gestor de transporte, el órgano que la adopte lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de que ésta proceda a su suspensión, en los términos señalados en el artículo 52.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario garantizar la proporcionalidad de las sanciones y evitar la discriminación de las empresas con mayor volumen de vehículos, estableciendo un criterio equitativo en el que se tenga en cuenta el número total de vehículos de la empresa, en el buen entendido que a mayor número de vehículos mayor posibilidades de incurrir en alguna infracción, y menor es la posibilidad de control del gestor de transporte.

ENMIENDA NÚM. 208

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación del punto 3 del apartado ochenta del artículo primero.

Redacción que se propone:

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

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 50 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la conformidad con los hechos denunciados y la renuncia a formular alegaciones por parte del interesado y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa. Aunque el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria.»

JUSTIFICACIÓN

Se pretende favorecer el pago de las sanciones en período voluntario, con la consiguiente terminación del procedimiento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 129

ENMIENDA NÚM. 209

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De supresión del apartado ochenta y cuatro del artículo primero.

JUSTIFICACIÓN

La fijación de determinados preceptos de la LOTT como legislación básica amplía el ámbito competencial del Estado. La legislación básica no se halla presente actualmente en el ámbito de transportes terrestres, en el que el Estado goza de competencias exclusivas sobre los que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

ENMIENDA NÚM. 210

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación de la disposición adicional sexta.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional sexta. Acción directa contra el cargador principal en los supuestos de intermediación.

En los supuestos de intermediación o colaboración en la contratación de transportes terrestres, el transportista que directamente haya realizado el transporte tendrá la acción directa frente al cargador principal y todos los que hayan precedido en la cadena de subcontratación del transporte por el realizado.

El cargador principal o el intermediario que abone al transportista que efectivamente haya realizado el transporte el precio del transporte se subrogará en los derechos de este último, pudiendo ejercer los derechos y las acciones que por razón de dicho transporte le corresponden al transportista que efectivamente haya realizado el transporte, hasta el límite de lo que hubiera pagado.

No se aplicará este precepto en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por RDL 3/2011, de 14 de noviembre.»

JUSTIFICACIÓN

Favorece la transparencia y control de la subcontratación, haciendo garante del pago del porte, tanto al cargador principal como a los que han intervenido en la cadena de contratación.

ENMIENDA NÚM. 211

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De adición de una disposición adicional nueva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 130

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Euroviñeta.

El gravamen que pueda establecerse en el futuro por la circulación de vehículos pesados de acuerdo con las normas de la Directiva 1999/62 CE del Parlamento y del Consejo, y sus modificaciones posteriores, será repercutida por las empresas transportistas en los beneficiarios del transporte de mercancías por carretera. Para ello, el precio de la prestación de transporte terrestre de mercancías definido contractualmente será objeto de un incremento en la modalidad y porcentaje que se determinen reglamentariamente. Su importe deberá figurar obligatoriamente en la factura o documento equivalente.

El incumplimiento por el cargador, remitente o destinatario, en su caso, de la obligación de abonar el importe detallado según factura tendrá la consideración de infracción grave de las previstas en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.»

JUSTIFICACIÓN

La aplicación futura de la tasa por el uso de la infraestructura de conformidad con las normas de la denominada Directiva Euroviñeta plantea a nuestro entender la necesidad de avanzar cuanto antes en la determinación del marco jurídico regulador de la misma en nuestro territorio.

Un aspecto de capital importancia es el establecimiento de normas que garanticen la adecuada repercusión de la tasa abonada por las empresas y profesionales del transporte. En el caso de Francia, la institución del gravamen ha ido acompañada de una norma de rango legal que garantiza al transportista la repercusión del mismo sobre los beneficiarios del transporte y establece mecanismos concretos para hacer efectiva esta repercusión, de forma que se consiga una situación de neutralidad para el profesional.

Como precedente ya lejano pero relacionado también con la actividad de transporte por carretera cabe citar la previsión que se realizó en la Orden de 25 de octubre de 1978 (BOE 25.10.1978), por la que se autorizaba a las empresas transportistas a repercutir en las facturas de sus clientes el importe de los peajes legalmente establecidos, cuando transporten mercancías peligrosas por autopista.

Esta propuesta puede colmar las legítimas aspiraciones del sector —contrario en su conjunto a la aplicación del gravamen—, y coadyuvar a la implantación del mismo de forma progresiva y ponderada, en consonancia con las políticas seguidas en los países de nuestro entorno.

ENMIENDA NÚM. 212

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de una disposición adicional nueva.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Modificación del artículo 41 de la Ley 15/2009, del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

“Artículo 41. Plazo de pago del precio del transporte.

El plazo máximo de pago del precio del transporte será de treinta días desde la fecha de entrega de las mercancías de destino. Cualquier pacto en contrario se entenderá nulo.

En los casos de transporte continuado, si se ha pactado expresamente que la factura o reclamación de pago equivalente se realice una vez al mes el plazo de treinta días contará desde la fecha de la factura, siempre que no sea posterior a los diez días desde la entrega en destino del último transporte facturado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 131

Se entenderá realizado el pago en el momento en que el acreedor reciba íntegramente el importe debido de forma efectiva, irrevocable e inmediatamente disponible.

En caso de superación del plazo máximo de pago, el acreedor tendrá derecho a reclamar en concepto de interés de demora y, en su caso, recuperación de los costes de cobro, las cuantías pactadas en el contrato. Tales cuantías no podrán ser inferiores a las establecidas para el caso de ausencia de pacto en la normativa sobre medidas para luchar contra la morosidad en las operaciones comerciales. En defecto de pacto serán aplicables las cuantías previstas en la normativa de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.»

JUSTIFICACIÓN

Dada la situación de mercado de transportes en España, es imprescindible para salir de la crisis reforzar el cumplimiento de los plazos de pago, tal y como sucede en países de nuestro entorno donde existen medidas similares que han resultado de probada eficacia.

ENMIENDA NÚM. 213

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de una disposición adicional nueva.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Auxilio en carretera.

1. Se considera transporte público de auxilio en carretera el de vehículos accidentados o averiados realizado mediante los vehículos que la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, determine adecuados a tal fin.

Son vehículos averiados o accidentados aquellos que, estando matriculados y disponiendo de tracción propia, no sean susceptibles de circular por sus propios medios en vías urbanas o interurbanas.

2. Quienes realicen transporte público de auxilio en carretera o intermedien en su contratación, deberán cumplir en todo caso con los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional, exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, así como disponer de instalaciones adecuadas para el posterior depósito de los vehículos siniestrados o averiados, y, en su caso, tratamiento residual, y la organización de los medios precisos para asistir a sus usuarios y ocupantes, conforme a lo que reglamentariamente se determine.»

JUSTIFICACIÓN

La urgencia y prioridad del mantenimiento de la seguridad vial aconsejan tal distinción. La intervención de las distintas policías con competencias de tránsito en los siniestros ha puesto de relevancia la importancia de estas empresas y la prestación por las mismas, o las compañías de asistencia como intermediarias, de todas las tareas coetáneas subsiguientes al accidente en relación a sus ocupantes y el vehículo averiado o siniestrado hasta, si es preciso, su definitiva baja, incluyendo su tratamiento residual.

Con base en el artículo 3.2 del Reglamento (CE) n.º 1071/2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, y el artículo 55 de la vigente LOTT, es posible establecer una disposición específica para este tipo de transporte garantizando la seguridad jurídica. Ésta evita conflictos, mejora la profesionalidad de sus operarios, y no supone mayores cargas a la administración, mejorando la posición de consumidores

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 132

y usuarios, e incluso de las compañías aseguradoras que los contratan; y lo que es más importante, beneficia la seguridad vial y el pronto restablecimiento del uso de la vía.

ENMIENDA NÚM. 214

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de una disposición adicional nueva.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva).

1. Se consideran conductas exentas que vayan en contra de la defensa de la competencia al amparo del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 julio, de defensa de la competencia:

a) la asistencia a reuniones, sesiones u otros actos de naturaleza semejante convocados por autoridades o administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias, cualesquiera que sean las materias objeto de debate.

b) la difusión de información proveniente de cualquier autoridad o administración pública en el ejercicio de sus competencias, cualquiera que sea su contenido.

c) la suscripción de documentos o propuestas emanadas o respaldadas por autoridades o administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias, cualquiera que sea su alcance.

2. La circunstancia de que la autoridad o administración pública pudiera haberse excedido en el ejercicio de sus competencias, no afecta a la exención de las conductas a que se refiere al apartado anterior, sin perjuicio de las responsabilidades en su caso atribuibles a la autoridad o administración pública de que se trate.

3. La presente disposición se aplica a todas conductas exentas detalladas en el apartado uno, sea cual fuere la fecha en que se hubieran llevado a cabo.»

JUSTIFICACIÓN

El artículo 4 de la Ley 7/2007, de 7 de abril, de defensa de la competencia, establece que, sin perjuicio de la eventual aplicación de las disposiciones comunitarias en materia de defensa la competencia, las previsiones de la presente ley no se aplicarán a las conductas que resulten de aplicación de una ley.

La intervención en el mercado de autoridades y administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias o como órganos reguladores ha comportado, en algunas ocasiones, que quienes se han relacionado o implicado colectivamente con la acción pública, en sus diversas manifestaciones, se hayan visto luego perseguidos por las autoridades de la competencia como incursos en conductas prohibidas por la citada ley.

Además esta situación pugna con los principios de buena fe y confianza legítima.

ENMIENDA NÚM. 215

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de una disposición adicional nueva.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 133

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Antigüedad máxima de los vehículos de transporte sanitario.

El artículo 2 de Orden de 3 de septiembre 1998-RCL\1998\2262, queda redactada en los siguientes términos:

«Artículo 2. Obligatoriedad de la autorización de transporte sanitario.

La realización de actividades de transporte sanitario público o privado complementario por carretera requerirá la obtención, para cada vehículo dedicado a la misma, de una autorización administrativa que habilite para su prestación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 135 del Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante, ROTT).

No será, por el contrario, precisa la obtención de dicha autorización para la realización de transporte sanitario oficial por los órganos de las Administraciones públicas con vehículos de su titularidad, pero éstos deberán cumplir, en todo caso, las exigencias de antigüedad máxima previstas en el artículo 7, así como las establecidas en el Real Decreto 619/1998.

El precepto del párrafo anterior no será de aplicación para los vehículos de transporte sanitario en el ámbito rural de titularidad pública que hayan alcanzado la antigüedad máxima establecida en el artículo 7. En tal caso, la antigüedad máxima aumentará en 2 años a contar desde la obtención de la revisión técnica de vehículos con un resultado favorable.»

JUSTIFICACIÓN

Actualmente se da la paradoja que vehículos de transporte sanitario públicos que se encuentran en perfecto estado y que realizaban el servicio en el ámbito rural no lo pueden prestar por exceder la antigüedad máxima autorizada. A la vez tampoco pueden ser sustituidos por nuevos vehículos por las restricciones presupuestarias que sufren las administraciones; con lo que el servicio sanitario de las personas que habitan el mundo rural se resiente.

ENMIENDA NÚM. 216

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De adición de una disposición transitoria nueva.

Redacción que se propone:

«Disposición transitoria (nueva).

1. En los procedimientos administrativos de todo tipo, regulados por la normativa de ordenación del transporte terrestre, que se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de esta ley, se continuará dicha tramitación según el régimen jurídico establecido en la misma y en las normas reglamentarias que de conformidad con la disposición derogatoria han de considerarse vigentes.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, en los procedimientos de otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor que se encuentren solicitados en el momento de entrada en vigor de esta ley y en los que no haya recaído resolución firme, se continuará la tramitación de la misma, otorgándose, en su caso, las autorizaciones conforme a las condiciones previstas en la presente ley, estando sometida a las prescripciones de la misma y de sus reglamentaciones de desarrollo.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 134

JUSTIFICACIÓN

Promover una competencia leal.
Evitar conductas abusivas durante la tramitación de esta ley.

ENMIENDA NÚM. 217

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación de la disposición derogatoria única.

Redacción que se propone:

«Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogados los artículos 52 y 53 y el segundo párrafo del punto 2 del artículo 77 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre; el Decreto de 7 de julio de 1936, por el que se aprueba el Reglamento Sanitario de los transportes terrestres; la Orden ministerial de 9 marzo de 1942, dictando con carácter general las normas de aplicación del beneficio de la reducción de precio en favor de las familias numerosas en los billetes de ferrocarriles; la Orden ministerial de 27 de febrero de 1946, pases en los servicios públicos de transporte de viajeros; la Orden ministerial de 3 de agosto de 1950, tarifas de facturación de equipajes y encargos en las estaciones de autobuses; la Orden ministerial de 14 de abril de 1988, de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera; la Orden ministerial de 3 de diciembre de 1992, por la que se determinan condiciones esenciales de las autorizaciones de transporte público de mercancías y de agencias de transportes, a efectos de lo dispuesto en el artículo 200, en relación con el 198-C) y 201.6 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres; la Orden ministerial de 20 de junio de 1995, por la que se modifican los regímenes de suspensión y de rehabilitación de las autorizaciones de transporte por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias; la Orden ministerial de 23 de julio de 1997, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, y cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango al de esta ley se opongan a lo que en ella se dispone.»

JUSTIFICACIÓN

De una parte, la nueva redacción elimina la derogación del punto 3 del artículo 73 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre («ROTT»). Esta supresión se propone en coherencia con la redacción propuesta para el artículo 74.3 y la *vacatio legis* del precepto que le sustituye hasta la plena entrada en vigor del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte público de viajeros por ferrocarril y carretera. Se trata de ajustarse a las previsiones del citado Reglamento. La supresión del precepto reglamentario vigente, que define y delimita tanto lo que se considera similitud de ofertas como la adecuada prestación del servicio, dejará indeterminados estos conceptos, lo que podría dar lugar a una absoluta arbitrariedad de la Administración y atentaría contra el principio de seguridad jurídica.

De la otra parte, la nueva redacción incluye la derogación del segundo párrafo del punto 2 del artículo 77 del ROTT. Esta previsión —dada por la reforma operada por el Real Decreto 1225/2006, de 27

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 135

de octubre— limita la capacidad de las empresas concesionarias de instar modificaciones de la concesión en función del tiempo transcurrido desde la adjudicación del contrato y del pendiente de vencimiento, lo que no tiene razón de ser. Es indudable que dentro de estos periodos en los que se limita la capacidad del empresario de mejorar el servicio público, pueden aparecer nuevas circunstancias que aconsejen la modificación del contrato, circunstancias que por lo general es la empresa quien las detecta y conoce. Carece de sentido, pues, la actual limitación, teniendo en cuenta, además, que la empresa concesionaria es colaboradora de la Administración, y de que es ésta la que, en definitiva, goza de la potestad de acceder o no a las peticiones de sus empresas contratistas.

ENMIENDA NÚM. 218

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

De modificación de la disposición final cuarta.

Redacción que se propone:

«Disposición final cuarta. Entrada en vigor.

Esta ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo el punto treinta y ocho del artículo único, que modifica el apartado 3 del artículo 74 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que entrará en vigor el 3 de diciembre de 2019, que es la fecha prevista por el artículo 8.2 del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte público de viajeros por ferrocarril y carretera, para que la adjudicación de los contratos de servicio público por carretera cumpla lo dispuesto en el artículo 5 del citado Reglamento.

En tanto dicha disposición no entre en vigor, conservará su vigencia lo dispuesto en el actual apartado 2 del citado artículo 74.»

JUSTIFICACIÓN

El Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte público de viajeros por ferrocarril y carretera, prevé, para la entrada en vigor del régimen de adjudicación de contratos del servicio público por carretera que se contiene en su artículo 5, que debe producirse antes del 3 de diciembre de 2019. Por ello, la presente enmienda trata de ajustar la entrada en vigor de la previsión contenida en el artículo 74 del proyecto de Ley hasta la fecha prevista en el citado Reglamento.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 136

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

Exposición de motivos

— Sin enmiendas.

Artículo único. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes terrestres

Uno. Apartado 1 del artículo 1

- Enmienda núm. 21, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al ordinal 3.º
- Enmienda núm. 79, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), al ordinal 3.º
- Enmienda núm. 95, del Grupo Parlamentario Socialista, al ordinal 3.º

Dos. Artículo 2

- Enmienda núm. 12, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 180, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Tres. Artículo 17

- Enmienda núm. 22, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 3 (nuevo).

Cuatro. Apartados 1, 2 y 3 del artículo 19

- Enmienda núm. 24, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 1.
- Enmienda núm. 80, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), al apartado 1.
- Enmienda núm. 96, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 1.
- Enmienda núm. 24, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 2.
- Enmienda núm. 97, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 2.
- Enmienda núm. 98, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 2.

Cinco. Supresión del apartado 4 del artículo 19

- Enmienda núm. 25, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

Seis. Apartados 6 y 7 del artículo 19

— Sin enmiendas.

Siete. Artículo 20

- Enmienda núm. 99, del Grupo Parlamentario Socialista.

Ocho. Supresión del apartado 2 del artículo 21

- Enmienda núm. 26, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 151, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Nueve. Artículo 22.

- Enmienda núm. 100, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 1.
- Enmienda núm. 101, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 2.
- Enmienda núm. 102, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 3.
- Enmienda núm. 103, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 4 (nuevo).

Diez. Supresión de los artículos 23 y 24

- Enmienda núm. 27, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al artículo 23.
- Enmienda núm. 152, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al artículo 23.
- Enmienda núm. 28, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al artículo 24.
- Enmienda núm. 153, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al artículo 24.

Once. Artículo 28

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 137

Doce. Artículo 36

- Enmienda núm. 29, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 2.
- Enmienda núm. 81, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), al apartado 2.
- Enmienda núm. 82, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), al apartado 2.
- Enmienda núm. 104, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 2.
- Enmienda núm. 155, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 2.
- Enmienda núm. 182, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), al apartado 2.

Trece. Párrafo tercero del apartado 1 del artículo 38

- Enmienda núm. 183, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Catorce. Párrafo nuevo al apartado 3 del artículo 38

- Sin enmiendas

Quince. Supresión del apartado 2 del artículo 41

- Sin enmiendas.

Dieciséis. Artículo 42

- Enmienda núm. 156, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 2.
- Enmienda núm. 30, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra b) del apartado 2.
- Enmienda núm. 107, del Grupo Parlamentario Socialista, último párrafo del apartado 2.
- Enmienda núm. 106, del Grupo Parlamentario Socialista, a la letra b) del apartado 2.
- Enmienda núm. 184, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), a la letra b) del apartado 2.
- Enmienda núm. 31, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra nueva del apartado 2.
- Enmienda núm. 32, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra nueva del apartado 2.
- Enmienda núm. 83, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), a la letra nueva al apartado 2.
- Enmienda núm. 105, del Grupo Parlamentario Socialista, a la letra nueva del apartado 2.

Diecisiete. Artículo 43

- Enmienda núm. 108, del Grupo Parlamentario Socialista, a la letra b) del apartado 1.
- Enmienda núm. 33, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra g) del apartado 1.
- Enmienda núm. 84, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), a la letra g) del apartado 1.
- Enmienda núm. 110, del Grupo Parlamentario Socialista, a la letra g) del apartado 1.
- Enmienda núm. 185, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), a la letra g) del apartado 1.
- Enmienda núm. 109, del Grupo Parlamentario Socialista, letra nueva del apartado 1.
- Enmienda núm. 3, del Sr. Quevedo Iturbe y de la Sra. Oramas González-Moro (Grupo Parlamentario Mixto), al apartado 2.
- Enmienda núm. 13, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al apartado 2.
- Enmienda núm. 34, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 2.
- Enmienda núm. 111, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 2.
- Enmienda núm. 186, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), al apartado 2.

Dieciocho. Artículo 44

- Enmienda núm. 112, del Grupo Parlamentario Socialista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 138

Diecinueve. Artículo 45

- Enmienda núm. 35, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 113, del Grupo Parlamentario Socialista.

Veinte. Artículo 46

- Enmienda núm. 114, del Grupo Parlamentario Socialista.
- Enmienda núm. 36, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra a).

Veintiuno. Artículo 47

- Enmienda núm. 37, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 115, del Grupo Parlamentario Socialista.

Veintidós. Artículo 48

- Enmienda núm. 38, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 2.
- Enmienda núm. 157, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 2.

Veintitrés. Artículo 49

- Enmienda núm. 39, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 1.
- Enmienda núm. 116, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 1.
- Enmienda núm. 158, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 1.
- Enmienda núm. 188, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), al apartado 1.
- Enmienda núm. 117, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 2.
- Enmienda núm. 40, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 118, del Grupo Parlamentario Socialista, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 187, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado nuevo

Veinticuatro. Artículo 51

- Enmienda núm. 189, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 41, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 3.
- Enmienda núm. 119, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 3.
- Enmienda núm. 159, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 3.

Veinticinco. Artículo 52

- Enmienda núm. 42, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 3.
- Enmienda núm. 85, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), al apartado 3.
- Enmienda núm. 120, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 3.

Veintiséis. Artículo 53

- Enmienda núm. 86, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), a la letra a) del apartado 1.

Veintisiete. Artículo 54

- Enmienda núm. 121, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 1.
- Enmienda núm. 122, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 2.
- Enmienda núm. 160, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 2.
- Enmienda núm. 190, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), al apartado 2.
- Enmienda núm. 14, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado nuevo.
- Enmienda núm. 43, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 123, del Grupo Parlamentario Socialista, apartado nuevo.
- Enmienda núm. 191, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado nuevo

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 139

Veintiocho. Artículo 56

— Sin enmiendas.

Veintinueve. Supresión de los apartados 2 y 3 del artículo 57

— Enmienda núm. 44, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 87, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto).

Treinta. Artículo 59

— Sin enmiendas.

Treinta y uno. Supresión de los artículos 60 y 61

— Sin enmiendas.

Treinta y dos. Supresión de la letra c) del apartado 1 y el apartado 2 del artículo 63

— Sin enmiendas.

Treinta y tres. Supresión de la letra a) del artículo 67

— Enmienda núm. 47, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 125, del Grupo Parlamentario Socialista.

Treinta y cuatro. Supresión de los artículos 68 y 69

— Sin enmiendas.

Treinta y cinco. Artículo 71

— Enmienda núm. 48, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

Treinta y seis. Artículo 72

— Sin enmiendas.

Treinta y siete. Artículo 73

— Enmienda núm. 161, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

— Enmienda núm. 7, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, al apartado 1.

— Enmienda núm. 126, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 1.

— Enmienda núm. 49, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra f) del apartado 2.

— Enmienda núm. 94, de la Sra. Jordà i Roura (Grupo Parlamentario Mixto), a la letra f) del apartado 2.

— Enmienda núm. 127, del Grupo Parlamentario Socialista, a la letra k) del apartado 2.

— Enmienda núm. 193, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado nuevo

Treinta y ocho. Artículo 74

— Enmienda núm. 128, del Grupo Parlamentario Socialista.

— Enmienda núm. 194, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

— Enmienda núm. 8, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, al apartado 1.

Treinta y nueve. Artículo 75

— Enmienda núm. 50, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 4.

Cuarenta. Apartado 1 del artículo 76

— Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Cuarenta y uno. Artículo 81

— Sin enmiendas.

Cuarenta y dos. Artículo 82.

— Enmienda núm. 162, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 2.

— Enmienda núm. 195, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Cuarenta y tres. Artículo 83

— Enmienda núm. 163, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 3.

Cuarenta y cuatro. Artículo 84

— Sin enmiendas.

Cuarenta y cinco. Artículo 85

— Sin enmiendas.

Cuarenta y seis. Supresión de los artículos 87 y 88

— Enmienda núm. 129, del Grupo Parlamentario Socialista.

Cuarenta y siete. Artículo 89

— Enmienda núm. 196, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Cuarenta y ocho. Supresión del artículo 90

— Sin enmiendas.

Cuarenta y nueve. Artículo 91

— Enmienda núm. 51, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 130, del Grupo Parlamentario Socialista.

Cincuenta. Supresión de los artículos 92 y 93

— Sin enmiendas.

Cincuenta y uno. Apartado 1 del artículo 94

— Sin enmiendas.

Cincuenta y dos. Artículo 95

— Sin enmiendas.

Cincuenta y tres. Supresión de los artículos 96 y 97

— Sin enmiendas.

Cincuenta y cuatro. Artículo 98

— Enmienda núm. 52, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 2.

— Enmienda núm. 88, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), al apartado 3 (nuevo).

Cincuenta y cinco. Artículo 99

— Enmienda núm. 53, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 4.

— Enmienda núm. 132, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 4.

— Enmienda núm. 131, del Grupo Parlamentario Socialista, apartado nuevo.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Cincuenta y seis. Artículo 102

- Enmienda núm. 197, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 54, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra a) del apartado 2.
- Enmienda núm. 133, del Grupo Parlamentario Socialista, a la letra a) del apartado 2.
- Enmienda núm. 134, del Grupo Parlamentario Socialista, a la letra b) del apartado 2.
- Enmienda núm. 55, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra f) (nueva) del apartado 2.

Cincuenta y siete. Artículo 103

- Enmienda núm. 135, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 2.
- Enmienda núm. 56, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra e) del apartado 2.
- Enmienda núm. 170, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, a la letra f) del apartado 2.

Cincuenta y ocho. Apartado 2 del artículo 104

- Sin enmiendas.

Cincuenta y nueve. Artículo 106

- Sin enmiendas.

Sesenta. Artículo 107

- Sin enmiendas.

Sesenta y uno. Artículo 108

- Sin enmiendas.

Sesenta y dos. Supresión del artículo 109

- Sin enmiendas.

Sesenta y tres. Artículo 110

- Enmienda núm. 15, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 164, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 198, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Sesenta y cuatro. Artículo 111

- Sin enmiendas.

Sesenta y cinco. Artículo 119

- Enmienda núm. 89, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto).
- Enmienda núm. 136, del Grupo Parlamentario Socialista, a la letra c) del apartado 1.
- Enmienda núm. 199, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Sesenta y seis. Artículo 120

- Sin enmiendas.

Sesenta y siete. Artículo 121

- Enmienda núm. 200, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 142

Sesenta y ocho. Artículo 122

— Enmienda núm. 90, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto).

Sesenta y nueve. Artículo 123

— Sin enmiendas.

Setenta. Supresión de los artículos 125 y 126

— Sin enmiendas.

Setenta y uno. Artículo 127

— Sin enmiendas.

Setenta y dos. Supresión del artículo 134

— Sin enmiendas.

Setenta y tres. Apartado 2 del artículo 137

— Sin enmiendas.

Setenta y cuatro. Párrafo nuevo al apartado 1 del artículo 138

— Enmienda núm. 57, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.

— Enmienda núm. 93, de la Sra. Jordà i Roura (Grupo Parlamentario Mixto).

— Enmienda núm. 137, del Grupo Parlamentario Socialista.

— Enmienda núm. 165, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, apartado nuevo.

— Enmienda núm. 201, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Setenta y cinco. Artículo 140

— Enmienda núm. 166, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

— Enmienda núm. 58, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 1.

— Enmienda núm. 139, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 2.

— Enmienda núm. 59, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado 2 bis (nuevo).

— Enmienda núm. 60, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado 9 bis (nuevo).

— Enmienda núm. 138, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 15.

— Enmienda núm. 140, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 16.

— Enmienda núm. 16, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al apartado 19.

— Enmienda núm. 61, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado 20 bis (nuevo).

— Enmienda núm. 17, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al apartado 25.

— Enmienda núm. 62, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado 26.7 (nuevo).

— Enmienda núm. 91, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto), al apartado 26.7 (nuevo).

— Enmienda núm. 141, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 26.7 (nuevo).

— Enmienda núm. 63, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado 26 bis (nuevo).

— Enmienda núm. 64, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado 37 bis (nuevo).

— Enmienda núm. 65, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado 37 ter (nuevo).

— Enmienda núm. 10, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, al apartado 38 (nuevo).

— Enmienda núm. 142, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 38 (nuevo).

— Enmienda núm. 143, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 39 (nuevo).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 143

Setenta y seis. Artículo 141

- Enmienda núm. 167, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 66, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, apartado 22 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 202, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 26 (nuevo).
- Enmienda núm. 203, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 27 (nuevo).
- Enmienda núm. 204, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 28 (nuevo).

Setenta y siete. Artículo 142

- Enmienda núm. 168, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Setenta y ocho. Artículo 143

- Enmienda núm. 169, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 205, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 1.
- Enmienda núm. 67, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra d) del apartado 1.
- Enmienda núm. 68, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra e) del apartado 1.
- Enmienda núm. 69, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra f) del apartado 1.
- Enmienda núm. 70, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra g) del apartado 1.
- Enmienda núm. 144, del Grupo Parlamentario Socialista, a la letra g) del apartado 1.
- Enmienda núm. 71, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra h) del apartado 1.
- Enmienda núm. 206, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), a la letra h) del apartado 1.
- Enmienda núm. 72, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra i) del apartado 1.
- Enmienda núm. 73, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra a) del apartado 4.
- Enmienda núm. 74, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra b) del apartado 4.
- Enmienda núm. 75, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, a la letra c) del apartado 4.
- Enmienda núm. 76, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al apartado 4 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 18, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al apartado 5.
- Enmienda núm. 145, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 5.
- Enmienda núm. 207, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 5.

Setenta y nueve. Supresión del artículo 144

- Sin enmiendas.

Ochenta. Apartados 2, 3 y 4 del artículo 146

- Enmienda núm. 19, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al apartado 3.
- Enmienda núm. 146, del Grupo Parlamentario Socialista, al apartado 3.
- Enmienda núm. 208, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 3.

Ochenta y uno. Artículo 149

- Sin enmiendas.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Ochenta y dos. Nueva disposición adicional décima

- Enmienda núm. 171, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Ochenta y tres. Nueva disposición adicional undécima

- Sin enmiendas.

Ochenta y cuatro. Nueva disposición final segunda

- Enmienda núm. 172, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 7.
- Enmienda núm. 209, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Artículos no contemplados en la presente reforma

- Enmienda núm. 23, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al artículo 18.
- Enmienda núm. 181, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), al apartado 1 del artículo 18.
- Enmienda núm. 154, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al artículo 35.
- Enmienda núm. 45, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al artículo 58.
- Enmienda núm. 5, del Sr. Álvarez Sostres (Grupo Parlamentario Mixto), al artículo 64.
- Enmienda núm. 46, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, al artículo 64.
- Enmienda núm. 124, del Grupo Parlamentario Socialista, al artículo 64.
- Enmienda núm. 9, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, al artículo 66.

Disposición adicional primera

- Sin enmiendas.

Disposición adicional segunda

- Sin enmiendas.

Disposición adicional tercera

- Sin enmiendas.

Disposición adicional cuarta

- Sin enmiendas.

Disposición adicional quinta

- Sin enmiendas.

Disposición adicional sexta

- Enmienda núm. 6, del Sr. Álvarez Sostres (Grupo Parlamentario Mixto).
- Enmienda núm. 11, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.
- Enmienda núm. 20, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 77, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 92, de la Sra. Pérez Fernández (Grupo Parlamentario Mixto).
- Enmienda núm. 147, del Grupo Parlamentario Socialista.
- Enmienda núm. 173, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 210, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Disposiciones adicionales nuevas

- Enmienda núm. 4, del Sr. Quevedo Iturbe y de la Sra. Oramas González-Moro (Grupo Parlamentario Mixto).
- Enmienda núm. 78, del Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural.
- Enmienda núm. 148, del Grupo Parlamentario Socialista.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 32-2

12 de abril de 2013

Pág. 145

- Enmienda núm. 211, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 212, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 213, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 214, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 215, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Disposición transitoria primera

- Enmienda núm. 174, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Disposición transitoria segunda

- Sin enmiendas.

Disposición transitoria tercera

- Sin enmiendas.

Disposición transitoria cuarta

- Enmienda núm. 175, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Disposición transitoria quinta

- Sin enmiendas.

Disposición transitoria sexta

- Enmienda núm. 176, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Disposiciones transitorias nuevas

- Enmienda núm. 216, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).
- Enmienda núm. 192 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Disposición derogatoria única

- Enmienda núm. 149, del Grupo Parlamentario Socialista.
- Enmienda núm. 177, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.
- Enmienda núm. 217, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Disposición final primera

- Sin enmiendas.

Disposición final segunda

- Enmienda núm. 178, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al apartado 4.

Disposición final tercera

- Sin enmiendas.

Disposición final cuarta

- Enmienda núm. 218, del Grupo Parlamentario Catalán (CiU).

Disposiciones finales nuevas

- Enmienda núm. 150, del Grupo Parlamentario Socialista.
- Enmienda núm. 179, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

cve: BOCG-10-A-32-2