



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

Serie A:  
PROYECTOS DE LEY

19 de febrero de 2021

Núm. 47-1

Pág. 1

### PROYECTO DE LEY

**121/000047 Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de infracciones para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera.**

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(121) Proyecto de ley.

Autor: Gobierno.

Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de infracciones para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera.

Acuerdo:

Encomendar su aprobación con competencia legislativa plena, conforme al artículo 148 del Reglamento, a la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Asimismo, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, estableciendo plazo de enmiendas, por un período de quince días hábiles, que finaliza el día 9 de marzo de 2021.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de febrero de 2021.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES, EN MATERIA DE INFRACCIONES PARA LUCHAR CONTRA LA MOROSIDAD EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El control de la morosidad constituye una de las prioridades políticas de la Unión Europea, que se ha traducido en la aprobación de sendas directivas sobre la materia. La Directiva 2000/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio de 2000, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, y la vigente Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, que derogó la anterior.

La primera Directiva establecía un marco homogéneo de garantías frente a la morosidad mediante la disposición de unos plazos legales de pago en las operaciones comerciales entre empresas y entre éstas y las Administraciones públicas, así como las consecuencias por no cumplirlas para el obligado al pago, que debe abonar intereses de demora, concediéndose al acreedor, además, el derecho a reclamar una indemnización por los costes en los que pudiera haber incurrido.

Las disposiciones de la Directiva 2000/53/CE fueron objeto de transposición al ordenamiento español a través de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la se establecen medidas de lucha contra la morosidad.

Posteriormente, la aprobación de la Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, introdujo modificaciones sustantivas en la Directiva 2000/35/CE, trasladadas a nuestro ordenamiento jurídico mediante la aprobación de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, la cual, entre otras novedades, incorporaba la obligación de empresas y Administraciones de hacer públicos sus plazos medios de pago a proveedores.

En el ámbito concreto del transporte de mercancías por carretera, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, regula en su artículo 41 el supuesto de demora en el pago del precio, delimitando claramente el momento a partir del cual el deudor incurre en mora y con la voluntad, asimismo, de evitar pactos de contenido abusivo para el porteador. Dicha ley establece remisiones en la regulación sobre esta materia a la Ley 3/2004, de 29 de diciembre.

No obstante, la legislación española referida se ha demostrado insuficiente para desincentivar de manera efectiva la morosidad empresarial, estando el plazo medio de pago en las operaciones comerciales de noventa días, muy por encima del registrado en otros países europeos y del máximo fijado en la normativa comunitaria enunciada.

La morosidad influye negativamente en la liquidez de las empresas, complicando su gestión financiera y afectando a su competitividad y rentabilidad cuando se ven obligadas a solicitar financiación exterior. El riesgo de esta influencia negativa aumenta drásticamente en períodos de crisis económica, como el motivado por la pandemia ocasionada por el COVID-19, al hacerse más difícil la financiación, y afecta especialmente a las empresas de mediano y pequeño tamaño (PYMES), puesto que comporta una grave desestabilización de su estructura financiera, que puede condicionar incluso la viabilidad de las mismas.

En el sector del transporte de mercancías por carretera en España esta circunstancia es la predominante, puesto que el tejido empresarial está constituido por empresas de reducido tamaño, sobre las que impactan duramente las consecuencias de los incumplimientos sistemáticos de los plazos máximos legalmente establecidos para el pago de los servicios de transporte prestados, máxime cuando ellas deben hacer frente a buena parte de sus gastos ordinarios a treinta días.

Del total de empresas de transporte público de mercancías con autorización de ámbito nacional, la media de vehículos por empresa no supera los 3,53, siendo este dato de 4,26 en el caso de las empresas autorizadas a hacer transporte con cualquier clase de vehículo. No obstante, es significativo el hecho de que el 51,6 por ciento de las empresas dedicadas al transporte de mercancías con vehículos pesados únicamente disponen de un solo vehículo.

Por todo lo expuesto, se considera necesario crear en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, un nuevo tipo infractor por el incumplimiento del plazo máximo legal de pago de sesenta días previsto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, en los contratos de transporte de mercancías por carretera, en línea con los precedentes existentes en nuestro ordenamiento jurídico referidos a otros sectores económicos en los que, al igual que en los transportes de mercancías por carretera, es frecuente una asimetría entre las partes en la relación contractual que propicia aún más, si cabe, este incumplimiento, lo que hace necesario abordar esta situación de competencia desleal en el marco normativo ordenadora de la actividad.

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Tal es el caso de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista, y de la Ley 12/2013, de 2 de agosto, de medidas para mejorar el funcionamiento de la cadena alimentaria.

Además, se prevé la publicidad de las resoluciones sancionadoras impuestas por estos incumplimientos, como sucede en otros sectores y en el Derecho comparado, con fines disuasorios, puesto que la reputación empresarial también debe jugar un papel importante para combatir las prácticas de competencia desleal en el mercado.

El objeto de esta disposición es sancionar el incumplimiento del límite máximo de pago indisponible previsto en la ley 3/2004, de 29 de diciembre, es decir, sancionar los supuestos en los que se pague a más de sesenta días, al margen de que no se hubiera pactado un plazo de pago por las partes y operase el plazo legal de treinta días, o se incumpla el plazo eventualmente pactado por las partes dentro de dicho límite. En estos últimos supuestos, se producirían las consecuencias contractual y legalmente establecidas, pero no se incurriría en una infracción administrativa.

La norma se estructura en un artículo único y una disposición final única.

Esta ley se ajusta a los principios de buena regulación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, al responder a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

De este modo, se cumple con el principio de necesidad que ha quedado plenamente justificado. Igualmente, se da cumplimiento a los principios de seguridad jurídica, proporcionalidad y eficacia, destacándose que las medidas que incorpora son congruentes con el Ordenamiento jurídico e incorporan la mejor alternativa posible al contener la regulación necesaria e imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados.

De acuerdo con el principio de transparencia, se ha seguido en la tramitación de esta norma lo dispuesto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, además de posibilitar la participación activa de los destinatarios mediante el proceso de consultas a que se ha sometido la iniciativa.

Artículo único. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se añade un apartado 40 al artículo 140 con el siguiente contenido:

«40. El incumplimiento del límite máximo legal de pago no dispositivo previsto en el artículo 4 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 del precio del transporte en los contratos de transporte de mercancías por carretera, cuando el obligado al pago no sea un consumidor.»

Dos. La letra g) del artículo 143.1 queda redactada en los siguientes términos:

«g) Se sancionarán 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, 38 y 40 del artículo 140, cuando el precio del transporte, para esta última infracción, no supere los 2.000 euros.»

Tres. La letra h) del artículo 143.1 queda redactada en los siguientes términos:

«h) Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 40 del artículo 140, cuando el precio del transporte, para esta última infracción, esté comprendido entre los 2.001 y 4.000 euros.»

Cuatro. La letra i) del artículo 143.1 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, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 40 del artículo 140, cuando el precio del transporte, para esta última infracción, sea superior a 4.000 euros.»

# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Cinco. Se añade un nuevo artículo 144 con el siguiente texto:

«Artículo 144. Publicidad de las resoluciones sancionadoras en materia de morosidad en los contratos de transporte de mercancías por carretera.

1. La Administración pública competente para la imposición de las sanciones publicará de forma periódica las resoluciones sancionadoras impuestas por infracciones previstas en el apartado 40 del artículo 140 que hayan adquirido firmeza en vía administrativa o, en caso de haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo, en vía judicial. En el caso de las sanciones que imponga la Administración General del Estado, esta publicidad se dará por medio de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Cuando la información a que se refiere el apartado anterior contenga datos personales, su publicación se ajustará a lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.»

Disposición final única. Entrada en vigor.

Esta ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».