BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY **14 de junio de 2021** **Núm. 47-4** **Pág. 1**

INFORME DE LA PONENCIA

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.

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 del Informe emitido por la Ponencia sobre el 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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de junio de 2021.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén.**

La Ponencia encargada de redactar el Informe sobre el 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, integrada por los Diputados don Manuel Arribas Maroto (GS), doña Susana Ros Martínez (GS), don César Joaquín Ramos Esteban (GS), don Andrés Lorite Lorite (GP), doña Elena Castillo López (GP), don José María Figaredo Álvarez- Sala (GVOX), don Juan Carlos Segura Just (GVOX), doña Laura López Domínguez (GCUP-EC-GC), don Rafael Mayoral Perales (GCUP-EC-GC), don Francesc Xavier Eritja i Ciuró (GR), don Ferrán Bel Accensi (GPlu), don Juan Ignacio López-Bas Valero (GCs), don Íñigo Barandiaran Benito (GV (EAJ-PNV)), don Iñaki Ruiz de Pinedo Undiano (GEH Bildu) y don Pedro Quevedo Iturbe (GMx), ha estudiado con todo detenimiento dicha iniciativa, así como las enmiendas presentadas, y en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 113 del Reglamento elevan a la Comisión el siguiente:

INFORME

La Ponencia, tras tomar conocimiento del acuerdo de la Mesa de la Cámara de fecha 25 de mayo, de subsumir el 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 relativas al arrendamiento de vehículos con conductor (núm. expte.: 121/38) en el 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 (núm. expte.: 121/47), propone por mayoría a la Comisión la aceptación del siguiente título propuesto por los Ponentes que engloba ambos proyectos de ley: «Proyecto de Ley en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras (núm. expte. 121/47)».

En relación a las enmiendas presentadas al 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 (núm. expte.: 121/47), se aceptan por

cve: BOCG-14-A-47-4

mayoría las enmiendas números 1, 2, 3 y 4 del Grupo Parlamentario VOX, así como las enmiendas números 14, 15 y 16 del Grupo Parlamentario Socialista y la enmienda número 20 del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

Se acepta por mayoría, la enmienda transaccional a las enmiendas números 9, 10, 11 y 12 del Grupo Parlamentario Plural y a las enmiendas números 17 y 18 del Grupo Parlamentario Popular.

Se retiran las enmiendas números 6, 7, y 8 del Sr. Bel Accensi (Grupo Parlamentario Plural) presentadas al 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 (núm. expte.: 121/47).

En cuanto a las enmiendas presentadas al 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 relativas al arrendamiento de vehículos con conductor (núm. 121/38), se aceptan por mayoría las enmiendas números 1 a 5 del Grupo Parlamentario Socialista, la enmienda número 7 de los Grupos Parlamentarios Socialista y Confederal de Unidas Podemos, En Comú Podem-Galicia En Común y la enmienda número 8, Grupo Parlamentario Ciudadanos, con un texto transaccional que consiste en añadir «del Congreso de los Diputados» después del nombre de la Comisión.

Se acepta también por mayoría un nuevo texto de la Exposición de Motivos, como consecuencia de la unificación de ambas iniciativas, en los términos de la enmienda transaccional presentada, sin perjuicio de su adecuación en fase de Comisión a la vista de las enmiendas aceptadas.

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de junio de 2021.—**Manuel Arribas Maroto, Susana Ros Martínez, César Joaquín Ramos Esteban, Andrés Lorite Lorite, Elena Castillo López, José María Figadero Álvarez-Sala, Juan Carlos Segura Just, Laura López Domínguez, Rafael Mayoral Perales, Francesc Xavier Eritja Ciuró, Ferran Bel Accensi, Juan Ignacio López-Bas Valero, Íñigo Barandiaran Benito, Iñaki Ruiz de Pinedo Undiano y Pedro Quevedo Iturbe,** Diputados.

cve: BOCG-14-A-47-4

ANEXO

PROYECTO DE LEY EN MATERIA DE INFRACCIONES RELATIVAS AL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR Y PARA LUCHAR CONTRA LA MOROSIDAD EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA, ASÍ COMO PARA MEJORAR LA GESTIÓN EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE Y LAS INFRAESTRUCTURAS

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Esta Ley nace a partir de dos Proyectos de Ley: el Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y el 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.

En lo referente al arrendamiento de vehículos con conductor, tiene por objeto adecuar el régimen sancionador aplicable a la actividad a las nuevas condiciones de prestación de esa clase de servicios establecidas en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos con conductor (en adelante LOTT).

A tal efecto, se modifica el artículo 140 de la mencionada Ley para establecer tres nuevos tipos infractores, relativos a la realización de los servicios fuera del ámbito territorial en que legalmente han de desarrollarse o incumpliendo aquellas específicas condiciones que legal o reglamentariamente se encuentren establecidas y, especialmente, el incumplimiento de la obligación de comunicar a la Administración antes de su inicio, los datos relativos a cada servicio realizado y la recogida de clientes que no hayan contratado previamente el servicio, así como aquellas otras relacionadas con el itinerario del servicio, los horarios y calendarios de prestación del servicio y las características técnicas o la adecuada señalización del vehículo.

Toda vez que las conductas que ahora se tipifican suponen un incumplimiento de condiciones esenciales de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, destinadas a delimitar su específica naturaleza de la que es propia de otros servicios de transporte de viajeros, se considera necesario atribuirles la máxima gravedad y, en consecuencia, se justifica su calificación como infracciones muy graves.

La tipificación de estas nuevas infracciones exige una paralela modificación del régimen sancionador previsto en la LOTT, para aparejarles la correspondiente sanción.

Así, se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 143 y se añade un nuevo apartado 6 a dicho artículo para establecer las sanciones correspondientes a la comisión de las nuevas infracciones, previéndose, además, la revocación de la autorización en los supuestos en que la conducta del infractor devenga en contumacia.

Respecto a la lucha contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, 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 estas 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 2000/35/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

cve: BOCG-14-A-47-4

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 ordenador de la actividad.

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.

Por último, a lo largo de su tramitación parlamentaria, se han incluido diversos aspectos que contribuirán a mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

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

cve: BOCG-14-A-47-4

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.

Asimismo, en cumplimiento de lo previsto en la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno, el texto ha sido sometido al preceptivo trámite de consulta y audiencia mediante su puesta a disposición de los sectores afectados en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

El texto se ha enviado al Consejo Nacional de Transportes Terrestres, al Comité Nacional del Transporte por Carretera y a los órganos competentes en materia de transporte terrestre de las distintas Comunidades Autónomas.

Esta norma se adecua al principio de eficiencia, en la medida en que lleva a cabo una gestión eficiente de los recursos públicos y no impone cargas administrativas innecesarias o accesorias a los ciudadanos.

La presente norma se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

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 añaden los apartados 39 y 40** al artículo 140 con el siguiente contenido:

«39. La realización de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

39.1 Inicio de un servicio en un ámbito territorial distinto de aquel en que resulte obligatorio hacerlo o el incumplimiento de las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan, en los supuestos en que este régimen resulte de aplicación.

39.2 Inicio de un servicio sin que el titular de la autorización haya comunicado, por vía electrónica, los datos relativos a este exigidos por la legislación vigente al registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de la Dirección General de Transporte Terrestre.

39.3 La **circulación para búsqueda,** recogida o **propiciar la captación** de clientes que no hayan contratado **ni solicitado** previamente el servicio **en el tiempo previsto para la pre-contratación del servicio.**

39.4 El incumplimiento de las condiciones legal o reglamentariamente establecidas en relación con el itinerario del servicio, los horarios y calendarios de prestación del servicio y las características técnicas o la adecuada señalización del vehículo.

39.5 Inicio de un servicio y la recogida de clientes por parte del titular de la autorización sin que los clientes hayan efectuado la pre-contratación del servicio. A estos efectos se entenderá pre-contratación como el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo entre la contratación o la designación del vehículo y la prestación del servicio.

39.6 La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados o la circulación, sin llevar a

cve: BOCG-14-A-47-4

bordo del vehículo la documentación exigible y la hoja de ruta del servicio, o el incumplimiento de la puesta a disposición de la hoja de ruta a los servicios de inspección del transporte terrestre de conformidad con la normativa vigente.»

«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 **y el precio del transporte sea superior a 3.000 euros.»**

Dos. Se añade un apartado 26 al artículo 141 con el siguiente contenido:

«26. 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 y el precio del transporte sea igual o inferior a 3.000 euros.»

Tres. Se modifican las letras d), e), f), g), h) e i) del artículo 143.1 que quedan redactadas en los siguientes términos:

«d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 y 26 del artículo 141 cuando el precio del transporte, para esta última infracción, sea inferior a 1.000 euros.»

«e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los puntos 8, 9, 10, 11 12, 13, 14, 15, 16 y 26 del artículo 141 cuando el precio del transporte, para esta última infracción, esté comprendido entre 1.000 y 1.500 euros.»

«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 26 del artículo 141 cuando el precio del transporte, para esta última infracción, esté comprendido entre 1.501 y 3.000 euros.»

«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, **esté comprendido entre 3.001 a 4.000** euros.»

«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 **4.001 y 6.000** euros.»

«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 **6.000** euros.»

Cuatro. Se modifica la letra a) del artículo 143.4, que 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, 10, 11, 12, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18, 23, 39.1, 39.2 o 39.3 del artículo 140 o en el punto 2 del artículo 141.

En los supuestos previstos en los puntos 39.1, 39.2 y 39.3 del artículo 140, procederá la inmovilización del vehículo hasta que se produzca el pago de la correspondiente sanción pecuniaria.»

Cinco. Se añade un apartado 6 al artículo 143 con la siguiente redacción:

«6. La imposición de **tres** sanciones **en el periodo de dos años,** mediante resolución firme en vía administrativa, por la comisión de las infracciones tipificadas en el artículo 140.39, contado desde la imposición de la primera de ellas, en servicios realizados al amparo de una misma autorización de arrendamiento de vehículos con conductor, podrá dar lugar a la revocación de esta.»

cve: BOCG-14-A-47-4

Seis. Se introduce 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 adicional (nueva). Estudio del impacto en el sector del transporte de mercancías por carretera no superior a dos toneladas por operadores no especializados.

En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley el Gobierno deberá presentar en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del Congreso de los Diputados un estudio de la situación en la que se encuentra el sector del transporte de mercancías no superior a dos toneladas y el impacto sobre el empleo y la actividad derivado de la entrada de nuevos operadores no especializados para su debate en dicha Comisión.

Disposición transitoria única. Comunicación electrónica de datos al registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor.

La infracción prevista en el artículo 140.39.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, no resultará de aplicación hasta la efectiva puesta en funcionamiento del registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de la Dirección General de Transporte Terrestre.

Hasta entonces, se mantendrá en vigor la infracción contenida en el artículo 141.18 y su correspondiente sanción con multa de 401 a 600 euros, prevista en el artículo 143.1.d) de la Ley 16/1987.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Se dejan sin contenido los apartados 8 y 18 del artículo 141 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición transitoria única.

Disposición final primera (nueva). Modificación de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 67, con la siguiente redacción:

Uno. Se modifica el primer párrafo del apartado uno, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Uno. Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica SME MP, S.A. (SENASA), tendrá la consideración de medio propio personificado y servicio técnico de la Administración General del Estado, y de aquellos entes, organismos y entidades vinculados o dependientes de la Administración General del Estado, ya se rijan por el derecho público o privado cuyo capital sea íntegramente de titularidad pública, siempre que tengan la condición de poderes adjudicadores, de conformidad con el artículo 3.3 de la Ley 9/2017, de 9 de noviembre, de contratos del Sector Público por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 y se cumplan los requisitos establecidos en el

cve: BOCG-14-A-47-4

artículo 32 del mismo cuerpo legal, y estará obligada a realizar los trabajos que le encarguen en las siguientes materias:»

Dos. Se modifica la letra l) del apartado uno, que queda redactada como sigue:

«l) Prestación de servicios de consultoría, realización de estudios, asistencias técnicas, redacción, ejecución y supervisión de proyectos, incluidos los de seguridad, medioambientales, de investigación e innovación, sostenibilidad, movilidad y facilitación relacionados con el trasporte aéreo, la ingeniería aeronáutica y sus aplicaciones intersectoriales.»

Tres. Se modifica al apartado dos, que pasa a tener la siguiente redacción:

«Dos. El gasto derivado de las actuaciones, trabajos y estudios realizados por medio de SENASA tendrá la consideración de gastos corriente o de inversión (si de la naturaleza del servicio se derivara la compra o equipamiento o de cualquier otro bien que pueda tratarse como inmovilizado). Su coste se determinará aplicando a las unidades ejecutadas las tarifas que hayan sido aprobadas por el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana y que serán fijadas en función del coste de realización del servicio, según los datos que arroje la contabilidad analítica separada, realizada por SENASA, de las actividades efectuadas por los trabajos que le enmiende la Administración. El pago de las mismas se efectuará previa certificación de la conformidad expedida por el órgano que hubiese encargado los trabajos. El órgano que realiza el encargo podrá supervisar en todo momento la correcta realización por SENASA del objeto del encargo.»

Cuatro. Se modifica el apartado cuatro, que queda redactado como sigue:

«Cuatro. Respecto de las materias señaladas en el apartado Uno, SENASA no podrá participar en los procedimientos para la adjudicación de los contratos que decidan convocar los poderes adjudicadores de los que sea medio instrumental. No obstante, cuando no concurra ningún licitador podrá encargarse a SENASA la actividad objeto de licitación pública.»

Cinco. Se modifica el apartado cinco, que queda redactado como sigue:

«Cinco. Los contratos de servicios que SENASA deba contratar para la ejecución de las actividades que se exponen en el apartado Uno se adjudicarán mediante la aplicación de los procedimientos establecidos al efecto en la Ley 9/2017, de 9 de noviembre, de contratos del Sector Públicos por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.»

(El resto del artículo permanece con la misma redacción).

Disposición final primera bis (nueva). Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Uno. Se añade un antepenúltimo párrafo al apartado 5 del artículo 159, con la siguiente redacción:

«Las Autoridades Portuarias cuya rentabilidad de cualesquiera de los 5 ejercicios inmediatamente anteriores al año en que se acuerde el Plan de Empresa, calculados los ingresos por tasas de utilización con coeficientes correctores de valor uno, supere la rentabilidad anual objetivo del sistema portuario, no recibirán cantidad alguna del Fondo de Compensación Interportuario por los supuestos 1 al 5 de la letra b) del apartado 5, así como tampoco las compensaciones a las Autoridades Portuarias de Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias por sus condiciones de insularidad, especial aislamiento y ultraperifericidad,

cve: BOCG-14-A-47-4

excepto que se encuentre debidamente formalizado a través de un protocolo, acuerdo o norma de alcance nacional.»

Dos. Se modifica el segundo párrafo del apartado 3 bis al artículo 245, quedando como sigue:

«La bonificación aplicada a los tráficos regulares de pasaje o carga rodada, a que se refiere el anterior párrafo, no computará respecto al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, establecido como límite máximo para las bonificaciones reguladas en el apartado 3. Esta bonificación no será incompatible con las que puedan establecerse para un mismo servicio marítimo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 5 de este artículo.»

Tres. Se modifican las letras c), d) y e) del artículo 315.1, y se añade una nueva letra f), quedando como sigue:

(...)

«c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en los supuestos de infracciones graves:

1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.
2.º Relativas a la prevención de la contaminación de la zona de servicio del puerto incluyendo el medio marino producida desde tierra.
3.º En la prestación de servicios portuarios.

d) Al Director General de la Marina Mercante en los supuestos de infracciones graves:

1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.
2.º Contra la seguridad y protección marítimas.
3.º Contra la ordenación del tráfico marítimo.
4.º Relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en espacios marítimos españoles.

e) Al Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía interior a 1.202.000 euros.
f) Al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta del Secretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 1.202.000 euros.»

Disposición final primera ter (nueva). Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

Se añade un nuevo artículo, con el siguiente contenido:

«Artículo 27 bis. Afectación.

El importe de los derechos liquidados por el uso o explotación de las áreas de servicio y otros elementos funcionales de la carretera quedará afecto a la financiación de los servicios y obras de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado.»

cve: BOCG-14-A-47-4

Disposición final primera quater (nueva). Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario se modifica en los siguientes términos:

Uno. El apartado 3 del artículo 50 tendrá la siguiente redacción:

«3. No podrán obtener una licencia las siguientes entidades:

a) Aquellas cuyos administradores o miembros de su personal directivo sufran o hayan sufrido, en España o fuera de ella, pena privativa de libertad hasta que transcurran cinco años desde su íntegro cumplimiento, los declarados en situación concursal o los inhabilitados o suspendidos para ejercer cargos de administración en sociedades o los sancionados o condenados mediante resolución o sentencia firme por las infracciones a que se refieren los párrafos b), c) y e) siguientes, en tanto dicha declaración, inhabilitación o suspensión estuviera vigente.

b) Las sancionadas por infracciones penales graves, en el plazo de cinco años desde la firmeza de la sanción.

c) Las que estén incursas en un procedimiento concursal.

d) Las sancionadas o condenadas, mediante resolución o sentencia firmes, por infracciones muy graves cometidas en el ámbito de la legislación específica de transportes, o por infracciones muy graves o reiteradas de las obligaciones derivadas de las normas sociales o laborales y resultantes de convenios colectivos vinculantes, en particular de la legislación sobre seguridad y salud en el trabajo, en el plazo de cinco años desde la firmeza de la última resolución sancionadora.

e) Las que, prestando servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros, hayan sido sancionadas por infracciones muy graves o graves o reiteradas por incumplir las normas que regulen el régimen aduanero, en el plazo de cinco años desde la firmeza de la resolución sancionadora.»

Dos. El apartado 1 del artículo 56 tendrá la siguiente redacción:

«1. Son causas de revocación de la licencia concedida a una empresa ferroviaria las siguientes:

a) El incumplimiento sobrevenido por la empresa ferroviaria de los requisitos exigidos en el artículo 50.1 para su otorgamiento, así como el hallarse incursa en alguna de las causas enumeradas en el artículo 50.3, epígrafes d) y e), cuando el hecho ilícito cometido afecte gravemente a la seguridad ferroviaria o al derecho a la movilidad de las personas. No obstante, cuando la licencia sea revocada por incumplimiento del requisito de capacidad financiera, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá, por razones de interés general, conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal, siempre que no se comprometa la seguridad del servicio de transporte ferroviario. Dicha licencia temporal tendrá validez durante un período máximo de seis meses.

b) La declaración en estado concursal, salvo que la Agencia de Seguridad Ferroviaria constate que dentro de un plazo razonable la empresa podrá tener viabilidad financiera. La apertura de la fase de liquidación dará lugar a la revocación siempre que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria llegue al convencimiento de que no existen perspectivas realistas de saneamiento financiero.

c) La obtención de la licencia en virtud de declaraciones falsas o por otro medio irregular.

d) El acaecimiento de alguna de las causas de disolución forzosa de la empresa ferroviaria previstas en el artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio.»

cve: BOCG-14-A-47-4

Tres. El apartado 4 del artículo 109 queda redactado como sigue:

«4. La comisión de una infracción muy grave podrá llevar aparejada la revocación o suspensión de la licencia administrativa, título habilitante, autorización de seguridad, certificado de seguridad, homologación, autorización o certificación y la consecuente inhabilitación temporal para el ejercicio de la actividad por un período máximo de un año. En el caso de comisión de infracciones graves se podrá acordar la suspensión de las habilitaciones citadas durante un plazo máximo de seis meses. En ambos casos podrá acordarse, en su caso, el precintado de la maquinaria y del material rodante con el que se haya realizado la actividad infractora.

Cuando por aplicación del régimen previsto en este apartado se pudiera ver afectada la continuidad o regularidad de la prestación de obligaciones de servicio público, el Ministerio de Fomento adoptará las medidas necesarias para garantizar su salvaguardia.

En caso de una sanción firme por infracción muy grave derivada de la cesión del derecho de uso de capacidad de infraestructura o la celebración de cualquier otro negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada, conforme a lo dispuesto en el artículo 106.2.4 de esta Ley, la sanción llevará aparejada la imposibilidad de obtención de nueva capacidad por un período máximo de un año.»

Disposición final primera quinquies (nueva). Modificación del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

Se modifica el apartado a) de la disposición adicional primera, quedando redactado como sigue:

«a) La modificación sólo podrá afectar a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial y podrá referirse a: Condiciones de pre-contratación, entendida, en su caso, como el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo entre la contratación o la designación del vehículo y la prestación del servicio, solicitud de servicios, recorridos mínimos y máximos, medidas destinadas a minimizar los recorridos en vacío, servicios, horarios o calendarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo.»

Disposición final primera sexies (nueva). Modificación del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.

Se modifica el apartado 1 del artículo 30 con la siguiente redacción:

«1. En relación con las demandas de arbitraje presentadas ante las Juntas Arbitrales del Transporte durante los años 2020 y 2021, el Presidente de la Junta podrá acordar que se prescinda de la vista oral cuando la cuantía reclamada no exceda de 5.000 euros.»

Disposición final primera septies. Título competencial.

Esta Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final única. Entrada en vigor.

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

cve: BOCG-14-A-47-4