

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**



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 ss. 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. (121/000032)

Madrid, 2 de abril de 2013

Fdo.: Alfonso ALONSO ARANEGUI
PORTAVOZ

(151 - 179)

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACIÓN

DEL APARTADO OCHO DEL ARTÍCULO ÚNICO

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 éstos 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) nº 181/2000 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar, en la medida en que éstas 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

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

*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) nº 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 u 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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 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 nº 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

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

las indemnizaciones previstas en el Reglamento pero no establece la obligación el 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 determinadas supuestos en los que el viajero tiene derecho a percibir una indemnización que no están incluidos 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 garantizarlas el propio transportista o asegurarlas voluntariamente.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE ADICION

SE AÑADE UN APARTADO NUEVE BIS AL ARTICULO ÚNICO (ARTÍCULO 23 DE LA LOTT)

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 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 éste 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

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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 éstos 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."

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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) 181/2001, 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 éste 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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

**AL APARTADO DIEZ DEL ARTICULO ÚNICO (ARTÍCULO 23 DE LA
LOTT).**

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, éste no quedaría sin contenido.

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

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE ADICION

SE AÑADE UN APARTADO ONCE BIS AL ARTICULO ÚNICO (ARTÍCULO 35 DE LA LOTT)

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.”

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

**AL APARTADO DOCE DEL ARTICULO UNICO (ARTÍCULO 36.2 DE LA
LOTT)**

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.”

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO DIECISÉIS DEL ARTICULO ÚNICO (ARTÍCULO 42 DE LA LOTT):

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 exención incluirá el transporte a bordo de tales vehículos de aquellas piezas, herramientas u otros accesorios 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

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO VEINTIDÓS DEL ARTICULO ÚNICO (ARTÍCULO 48.2 DE LA LOTT)

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

APARTADO VEINTITRÉS DEL ARTICULO ÚNICO (ARTÍCULO 49.1 DE LA LOTT)

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 éste.”

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 éste.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO VEINTICUATRO DEL ARTÍCULO ÚNICO (ARTÍCULO 51.3 DE LA LOTT):

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.”

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO VEINTISIETE DEL ARTÍCULO ÚNICO (ARTÍCULO 54.2 DE LA LOTT)

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.”

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

**AL APARTADO TREINTA Y SIETE DEL ARTÍCULO ÚNICO (ARTÍCULO 73
DE LA LOTT)**

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 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:

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

- 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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO CUARENTA Y DOS DEL ARTÍCULO ÚNICO (PUNTO 2 DEL ARTÍCULO 82 DE LA LOTT).

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 éste se establecen en relación con la adjudicación o prórroga extraordinaria de los contratos.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO CUARENTA Y TRES DEL ARTÍCULO ÚNICO (ARTÍCULO 83.3 DE LA LOTT)

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), l), 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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO SESENTA Y TRES DEL ARTÍCULO ÚNICO (ARTÍCULO 110 DE LA LOTT).

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

**AL APARTADO SETENTA Y CUATRO DEL ARTÍCULO ÚNICO
(ARTÍCULO 138 DE LA LOTT).**

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."

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO SETENTA Y CINCO DEL ARTÍCULO ÚNICO (ARTÍCULO 140 DE LA LOTT)

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 requiriere 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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.*

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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

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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.*

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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*

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

profesional del transporte incumpliendo la obligación de hacerlo en 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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.»*

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

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

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 concurra 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 concurra 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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.*

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.*

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 dependen 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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 ó 27 del artículo 140.*

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.*

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 ó 6 del artículo 140.

Asimismo, incurrirán en esta infracción los titulares de industrias o servicios que, aún 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

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 ó 35 del artículo 140 o calificarse conforme a lo señalado en los puntos 9 ó 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.

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

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO SETENTA Y SIETE DEL ARTÍCULO ÚNICO (ARTÍCULO 142 DE LA LOTT)

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:

“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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 concorra 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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 ó 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.

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

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 ó 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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 éste 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.

La responsabilidad por la comisión de las infracciones contempladas en este punto corresponderá al transportista o, en su caso, al titular del vehículo.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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 ó 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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

AL APARTADO SETENTA Y OCHO DEL ARTÍCULO ÚNICO (ARTÍCULO 143 DE LA LOTT)

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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.

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 comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 ó 23** del artículo 140 ó 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, aún 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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 aquélla. 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 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 aquél 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 éste pruebe que

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACIÓN

Ai artículo único, apartado cuarenta y siete

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACIÓN

AL APARTADO OCHENTA Y DOS DEL ARTÍCULO ÚNICO (DISPOSICIÓN ADICIONAL DÉCIMA DE LA LOTT).

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,

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACIÓN

**AL APARTADO OCHENTA Y CUATRO DEL ARTÍCULO ÚNICO
(DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA DE LA LOTT).**

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.”

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACIÓN

A LA DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA

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 éstos 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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE SUPRESIÓN

A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA

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.

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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE SUPRESIÓN

A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA

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 éste sustituiría al de aquélla.

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

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

A LA DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEXTA

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 del visado, se detecte alguna anomalía en el cumplimiento de sus obligaciones por parte del titular de una autorización.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

ENMIENDA

DE MODIFICACION

A LA DISPOSICIÓN DEROGATORIA ÚNICA

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*

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 aquélla, 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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE MODIFICACION

A LA DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

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 21ª 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.

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

ENMIENDA

DE ADICION

DE UNA NUEVA DISPOSICIÓN FINAL CUARTA

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

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

Aérea de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad aérea.

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 éste mensualmente, y siempre dentro de los quince primeros días naturales, mediante transferencia directa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.*

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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 de compañías, mantenimiento, escuelas de pilotos, medicina aeronáutica etc, –y no sólo 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.

GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO

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

**GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR
EN EL CONGRESO**

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.