

A LA MESA DE LA COMISIÓ

DE FOMENTO



DON JOSEP ANTONI DURAN i LLEIDA, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y ss. del Reglamento de la Cámara, PRESENTA LAS SIGUIENTES ENMIENDAS AL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. 121/32.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 2 de abril de 2013.

(180 - 218)

A handwritten signature in black ink, consisting of a vertical line followed by a series of wavy horizontal strokes.

Josep Antoni Duran i Lleida  
Portavoz del Grupo  
Parlamentario Catalán  
(Convergència i Unió)

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado dos del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

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

«Artículo 2.

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

### JUSTIFICACIÓN:

Se suprime el segundo párrafo debido a que el título competencial para dictar la Ley de ordenación de los transportes terrestres es el contenido en el artículo 149.1.21 de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR un nuevo apartado tres bis en el artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Artículo tres bis. Se añade un segundo párrafo al apartado 1 del artículo 18 que queda redactado de la siguiente manera:

«En los transportes por carretera, sin que se admita el pacto en contrario entre las partes, cuando el precio del gasóleo hubiese aumentado entre el día de celebración del contrato y el momento de realizarse el transporte, el porteador podrá incrementar en su factura el precio inicialmente pactado en la cuantía que resulte de aplicar los criterios o fórmulas que, en cada momento, tenga establecidos la Administración en las correspondientes condiciones generales de contratación del transporte de mercancías por carretera. Dichos criterios o fórmulas deberán basarse en la repercusión que la partida de gasóleo tenga sobre la estructura de costes de los vehículos de transporte de mercancías.»”

JUSTIFICACIÓN:

Si bien este artículo no sufre modificación en el anteproyecto, el mismo fue modificado por la Ley 25/2009 (Ley Omnibus), y dado que hace referencia a un aspecto mercantil del contrato de transporte terrestre, como lo es el precio, convendría añadir un segundo párrafo en su primer apartado, en el que se recoja la obligatoriedad de la aplicación de la cláusula de revisión del precio del transporte en función del precio del carburante, pues podría entenderse derogado implícitamente el art. 38 de la recientemente aprobada Ley 15/2009 del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías (LCT), sin que se admita la posibilidad del pacto en contrario, dado que la novedad introducida por el citado art. 38 de la LCT no ha tenido una

aplicación práctica y efectiva habida cuenta de la posibilidad del pacto en contrario sin que la capacidad negociadora de los transportistas pueda corregir esta deficiencia, pues son la parte más débil en las relaciones contractuales con sus clientes debido a la atomización del sector del transporte. Asimismo, se propone la inclusión de un precepto infractor para la parte contratante que incumpla esta obligación

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado doce del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Doce. El artículo 36 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 36.

1. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres es el órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial de la Administración en asuntos que afecten al funcionamiento del sistema de transportes.

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

(...)

5. El Consejo Nacional de Transportes Terrestres deberá informar en el procedimiento de elaboración de los Planes de Transporte y en todos aquellos otros asuntos en que así se establezca reglamentariamente. El Consejo podrá, además, proponer a la Administración las medidas que estime oportunas para mejorar la coordinación y eficacia del sistema de transportes.»”

JUSTIFICACIÓN:

Es esencial para dar cumplimiento a la participación de las personas con discapacidad y movilidad reducida, que se mencione expresamente la necesaria participación en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres de las personas con discapacidad, debido a su condición de usuarios con especiales necesidades, dando además cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4.3 de la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado trece del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

"Trece. El párrafo tercero del punto 1 del artículo 38 queda redactado en los siguientes términos:

«Se presumirá que existe el referido acuerdo de sometimiento al arbitraje de las Juntas siempre que la cuantía de la controversia no exceda de 18.000 euros y ninguna de las partes intervinientes en el contrato hubiera manifestado expresamente a la otra su voluntad en contra antes del momento en que se inicie o debiera haberse iniciado la realización del transporte o actividad contratado.»"

JUSTIFICACIÓN:

Aumentar la eficacia de las Juntas Arbitrales, permitiendo que conozcan de mejor manera asuntos dentro de una relevancia suficiente para no invitar al pacto de no sujeción.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado dieciséis del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Dieciséis. El artículo 42 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 42.

1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

(...)

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

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

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

(...)

de conformidad con la legislación sobre seguridad, sanidad o tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.»”

JUSTIFICACIÓN:

Las normas comunes para el ejercicio de la profesión de transportista de viajeros deben de aplicarse a todas las empresas.

Reforzar la seguridad de los viajeros en el transporte de vehículos por carretera.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado diecisiete del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Diecisiete. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 43.

1. El otorgamiento de la autorización de transporte público estará condicionado a que la empresa solicitante acredite, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

(...)

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

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

JUSTIFICACIÓN:

En términos generales se considera necesario que, con la entrada en vigor (1 de marzo de 2013) del Reglamento nº 181/2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004, se aproveche esta modificación para incorporar las cuestiones del Reglamento 181/2011 que garantizan los derechos de los pasajeros, y en especial de los que tienen una discapacidad y de los que tengan movilidad reducida, así como de aquella normativa relacionada como la Directiva 2001/85 sobre condiciones de accesibilidad de los vehículos, y que afectan al desempeño de la actividad que regula la LOTT.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado diecisiete del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Diecisiete. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 43.

1. El otorgamiento de la autorización de transporte público estará condicionado a que la empresa solicitante acredite, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

(...)

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

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

JUSTIFICACIÓN:

Se considera necesario que se mantenga los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional para el conjunto de actividades del transporte público con independencia de la MMA del vehículo. Por lo que respecta a los vehículos de menos de 2 toneladas de MMA la exención de autorización se mantiene y se puede realizar al amparo del último párrafo del punto 2 del artículo 42, que permite exonerar reglamentariamente la obligatoriedad de autorización por razón de la pequeña capacidad de carga de los vehículos.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado veintitrés del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Veintitrés. El artículo 49 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 49.

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

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

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

4. Reglamentariamente, podrán establecerse determinadas excepciones temporales a las exigencias contenidas en el artículo 43, que permitan tener en cuenta la situación transitoria de la empresa en los supuestos de transmisión de autorizaciones.»”

JUSTIFICACIÓN:

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

Concordancia con lo dispuesto en el artículo 118.2 del vigente Real Decreto 1211/1990 por el que se aprueba el ROTT.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado veintitrés del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“Veintitrés. El artículo 49 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 49.

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

(...)

3. Reglamentariamente, podrán establecerse determinadas excepciones temporales a las exigencias contenidas en el artículo 43, que permitan tener en cuenta la situación transitoria de la empresa en los supuestos de transmisión de autorizaciones.»”

### JUSTIFICACIÓN:

Aumentar la seguridad jurídica, adhiriéndose a la indicación del Consejo de Estado respecto a que no es claro que el cónyuge supérstite esté comprendido en el ámbito del texto proyectado, ya que es controvertido que sea un heredero forzoso conforme a las previsiones de la legislación civil.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado veinticuatro del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Veinticuatro. El artículo 51 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 51.

1. Las autorizaciones de transporte se otorgarán sin plazo de duración prefijado, si bien su validez podrá quedar condicionada a su visado periódico, realizado de oficio, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

Mediante el visado, la Administración constatará el mantenimiento de las condiciones exigidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43.

Las autorizaciones que, resultando obligatorio, no hayan sido visadas dentro del plazo establecido perderán automáticamente su validez, sin necesidad de una declaración expresa de la Administración en ese sentido.

Asimismo perderán su validez cuantas otras habilitaciones para el ejercicio de la actividad del transporte se hubiesen obtenido bajo la condición de la vigencia de aquéllas.

2. Reglamentariamente podrán establecerse supuestos en los que quepa rehabilitar las autorizaciones que hayan perdido su validez por no haber sido visadas dentro del plazo establecido.»”

JUSTIFICACIÓN:

Mantener el visado en el transporte público de vehículos de capacidad entre 2 TM y 3,5 TM por razones de una mejor ordenación de la actividad.

Evitar la desregulación del 80% del transporte porque eses es el porcentaje que mueve el transporte ligero que llega al cliente final.

Esta liberalización en el vehículo ligero provocaría un aumento de la siniestralidad vial por incrementarse las personas que accederían a la profesión sin formación alguna, más si cabe cuando dicha siniestralidad es elevadísima. De hecho en el total de accidentes de tráfico con víctimas de tráfico, el 60% estuvieron involucrados furgonetas y camiones con Masa Máxima Autorizada menor de 3,5 toneladas.

Otro gran problema sería el aumento de la economía sumergida en el subsector del vehículo ligero. Dado que tampoco se exige visado periódico (actualmente es cada dos años), lo que obliga a estar al corriente del pago de impuestos con la Hacienda Pública, la Seguridad Social y las Administraciones Autonómicas y Locales, provocando, sin lugar a dudas, un aumento de la economía sumergida al no existir el mecanismo de control del visado periódico.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado veintisiete del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Veintisiete. El artículo 54 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 54.

1. Quienes contraten una operación de transporte como portadores deberán llevarla a cabo a través de su propia organización empresarial.

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

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

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

3. El personal utilizado por el porteador deberá encontrarse encuadrado en su organización empresarial de conformidad con las reglas contenidas en la legislación social y laboral que resulten de aplicación y deberá contar con las habilitaciones, certificaciones, licencias o autorizaciones que, en atención a las funciones que desarrolle, resulten exigibles en cada caso.»”

JUSTIFICACIÓN:

La no exigència de que los vehicles sean propietat del transportista, permetent altres sistemes de disponibilitat de los mateixos, tals com el usufructo, potencien la competència i el accés al transport.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado veintisiete del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Veintisiete. El artículo 54 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 54.

1. Quienes contraten una operación de transporte como portadores deberán llevarla a cabo a través de su propia organización empresarial.

2. A efectos de lo dispuesto en el punto anterior, únicamente se considerará que los vehículos con capacidad de tracción propia utilizados se hallan integrados en la organización empresarial del porteador cuando disponga de ellos en propiedad, arrendamiento financiero, arrendamiento ordinario, 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.

3. El personal utilizado por el porteador deberá encontrarse encuadrado en su organización empresarial de conformidad con las reglas contenidas en la legislación social y laboral que resulten de aplicación y deberá contar con las habilitaciones, certificaciones, licencias o autorizaciones que, en atención a las funciones que desarrolle, resulten exigibles en cada caso.

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

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

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

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

Dichas reglas no se aplicarán al transporte sucesivo en los términos definidos en el artículo 64 de la Ley 15/2009 de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancía.»

#### JUSTIFICACIÓN:

Se estima que el texto propuesto no ofrece suficientes garantías para la subcontratación. En todo caso, se interesa que el transportista, que cumpliendo los requisitos legales, desee realizar intermediación, debería cuando menos estar inscrito en el Registro como Operador de Transporte, pues de otro modo no habrá forma alguna de identificar al que intermedie legalmente, de quien no lo haga.

Incluimos el párrafo 4 en coherencia con el punto 7 del texto de los acuerdos firmados el 19 de abril de 2011 entre el Comité Nacional del Transporte y las principales asociaciones representativas de empresas cargadoras.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado treinta y seis del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“Treinta y seis. El artículo 72 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 72.

«1. Con objeto de garantizar la cohesión territorial, los contratos de gestión de los servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se adjudicarán por la Administración con carácter exclusivo, no pudiendo otorgarse otros que cubran tráficos coincidentes, salvo que concurren causas objetivas de interés general, que aparezcan expresa y debidamente justificadas en el expediente.

(...)

No obstante, cuando resulte necesario, habida cuenta de las condiciones de amortización de los mencionados activos, la duración del contrato podrá prolongarse durante un plazo no superior a la mitad del periodo originalmente establecido.»”

### JUSTIFICACIÓN:

El sistema concesional regulado en el Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte público de viajeros por ferrocarril y carretera y la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres se funda en la exclusividad del otorgamiento de las líneas. Sobre esa regla general, la posibilidad de excepcionar por razones

objetivas motivadas de interés público debe preverse expresamente en un texto con rango de ley.

La percepción de este canon por parte de la administración concedente no parece compatible con el hecho, bastante frecuente, de que otra administración, por ejemplo la de una Comunidad Autónoma, esté contribuyendo económicamente al sostenimiento de determinados servicios deficitarios incluidos en el contrato correspondiente.

Por tanto, entendemos que debería preverse de forma expresa la consulta previa a la Comunidad Autónoma sobre la pertinencia de la exigencia de dicho canon cuando concurre el supuesto descrito.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado treinta y siete del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

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

«Artículo 73.

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

(...)

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

3. En el supuesto de contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general en el marco de los cuales se perciban, de una comunidad autónoma, compensaciones por el cumplimiento de obligaciones de servicio público, con carácter previo a la fijación del canon a que se refiere el apartado 2. k) de este artículo deberá recabarse informe previo de la Comunidad Autónoma correspondiente, a los efectos de valorar la pertinencia de su establecimiento. »”

JUSTIFICACIÓN:

En este precepto, cuando se señalan los extremos a incluir en el pliego, se hace referencia, en el apartado k), al canon o participación que, en su caso, haya de satisfacer el contratista a la Administración y los parámetros sobre cuya base habrá de calcularse.

La percepción de este canon por parte de la administración concedente no parece compatible con el hecho, bastante frecuente, de que otra administración, por ejemplo la de una Comunidad Autónoma, esté contribuyendo económicamente al sostenimiento de determinados servicios deficitarios incluidos en el contrato correspondiente.

Por tanto, entendemos que debería preverse de forma expresa la consulta previa a la Comunidad Autónoma sobre la pertinencia de la exigencia de dicho canon cuando concurre el supuesto descrito.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado treinta y ocho del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

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

«Artículo 74.

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

(...)

3. Cuando el objeto de un nuevo contrato sea la gestión de un servicio que ya se venía prestando con anterioridad, se adjudicará al anterior contratista siempre que éste hubiese cumplido satisfactoriamente el anterior contrato y que la valoración atribuida a su oferta sea la misma que la mejor del resto de las presentadas.

En cualquier caso, si dichos servicios incluyen tráficos íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma, su mantenimiento en el ámbito del nuevo contrato quedará condicionado a la previa conformidad de la comunidad autónoma correspondiente. En caso de no obtenerse dicha conformidad los tráficos de competencia autonómica deberán ser segregados y no incluidos en el nuevo contrato objeto de licitación.

4. En cualquier caso, deberán desestimarse las ofertas que establezcan condiciones desproporcionadas o anormales, técnicamente inadecuadas, o que no garanticen debidamente la continuidad del servicio o su prestación en las condiciones precisas. »”

JUSTIFICACIÓN:

Como ya se ha puesto de manifiesto por la Generalitat de Catalunya en algunos casos concretos, los servicios parciales íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma son competencia de ésta. Ello no obstante, se propone una redacción que haga posible, en aquellos casos en los que la comunidad autónoma esté de acuerdo, mantenerlos en el ámbito del servicio de transporte estatal; en caso de no conformidad de aquélla, deberán ser segregados y por tanto no incluidos en el nuevo contrato objeto de licitación.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado cuarenta y dos del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Cuarenta y dos. El artículo 82 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 82.

1. Los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general se extinguirán por cumplimiento o por resolución.
2. Los contratos se considerarán cumplidos y, en consecuencia, extinguidos sin necesidad de resolución cuando transcurra su plazo de duración, ya sea el inicialmente establecido o, en su caso, el resultante de su prórroga acordada conforme a lo dispuesto en el artículo 72.3.

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

(...)

l) Aquellas otras que se establezcan expresamente en el contrato.»”

JUSTIFICACIÓN:

La redacción actual no establece un plazo máximo para esta situación, lo cual puede dar lugar a situaciones anómalas, que se prolonguen más allá de lo necesario para que la Administración ponga en marcha un procedimiento para la adjudicación de un nuevo contrato. La referencia expresa a los

plazos previstos en el artículo 85 tiene como objetivo aclarar la posibilidad de que esta situación transitoria se prolongue hasta dos años.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado cuarenta y siete del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

"Cuarenta y siete. El artículo 89 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 89.

1. Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con una autorización especial que habilite para ello otorgada por la Administración.

(...)

2. Los transportes a los que se refiere este artículo podrán realizarse, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, utilizando los de otros transportistas que cuenten con la autorización de transporte público de viajeros regulada en el artículo 42, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca.

3. Excepcionalmente, la Administración podrá autorizar la admisión de otros viajeros en los transportes regulares de uso especial cuando ello se justifique por la necesidad de garantizar la movilidad en zonas rurales o de escasa demanda en los que no exista un servicio regular de carácter general que atienda el tráfico de que se trate.»

JUSTIFICACIÓN:

Se propone incorporar la admisión, con carácter excepcional, de otros viajeros en los servicios regulares de uso especial, que se desarrollen en zonas rurales o de escasa demanda, siempre y cuando no haya un servicio

regular coincidente, a los efectos de optimizar los recursos existentes y mejorar la movilidad en estas zonas de débil tráfico.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado cincuenta y seis del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“Cincuenta y seis. El artículo 102 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 102.

1. Son transportes privados complementarios los que llevan a cabo empresas u otras entidades cuyo objeto no es transportar, como complemento necesario o adecuado para el correcto desarrollo de su actividad principal.

2. Los transportes privados complementarios deberán cumplir conjuntamente las siguientes condiciones:

a) Si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o haber sido vendidas, compradas, dadas o tomadas en alquiler, producidas, extraídas, transformadas o reparadas por ella, constituyendo dicha venta, compra, alquiler, producción, extracción, transformación o reparación parte integrante de la actividad económica principal de la empresa.

Si se trata de transporte de viajeros, los usuarios deben ser trabajadores adscritos a los respectivos centros u otras personas que asistan a éstos, debiendo cumplirse en este segundo caso las reglas que al efecto se determinen reglamentariamente.

(...)

3. Cuando no se cumplan las condiciones señaladas en el punto anterior, el transporte quedará sujeto al régimen jurídico del transporte público.

Con objeto de comprobar su cumplimiento, durante la realización del transporte deberá llevarse a bordo del vehículo documentación suficiente para acreditar las condiciones señaladas en los apartados a), c) y d) del punto anterior.»

#### JUSTIFICACIÓN:

En la redacción propuesta cuando se refiere a transporte de viajeros, establece que los usuarios deberán ser trabajadores adscritos a uno de los centros de explotación de la empresa u otras personas que asistan a éstos. En la actual redacción, que proponemos mantener, se refiere únicamente a "centros", que tiene un carácter más general, y da cobertura a situaciones como las de los colegios titulares de autorizaciones VPC, o empresas hoteleras o de otra actividad (gimnasios, centros deportivos) que disponen de vehículos de hasta 9 plazas que se utilizan para traslado de sus clientes.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado sesenta y tres del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“Sesenta y tres. El artículo 110 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 110.

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

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

Los transportes turísticos no tendrán el carácter de servicio público de titularidad de la Administración.»”

### JUSTIFICACIÓN:

Se excluyen de la noción de servicio público de titularidad de la Administración aquellos servicios de transporte que se exploten esencialmente por su finalidad turística, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1.2 del Reglamento comunitario 1370/2007, por cuanto los excluye de toda intervención de las autoridades competentes.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado sesenta y cinco del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

"Sesenta y cinco. El artículo 119 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 119.

1. Quienes pretendan intermediar en la contratación de transportes de mercancías por carretera, ya sea en concepto de agencia de transporte, transitario, almacenista-distribuidor, operador logístico o cualquier otro, deberán obtener una autorización de operador de transporte.

No obstante, no estarán obligados a obtener dicha autorización para intermediar en la contratación de transporte de mercancías:

a) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que hubiesen acreditado para su obtención requisitos que, considerados en conjunto conforme a lo que reglamentariamente se determine, resulten iguales o superiores a los exigidos para la obtención de la autorización de operador de transporte.

b) Los titulares de autorizaciones de transporte público de mercancías que se limiten a utilizar la colaboración de otros transportistas para atender demandas de porte que excedan coyunturalmente de su propia capacidad de transporte, en los términos que reglamentariamente se determinen.

c) Las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, en tanto que su intermediación se limite a la comercialización de transportes discrecionales prestados por aquellos de sus socios que sean titulares de autorización de transporte de mercancías, o bien utilizando la colaboración de otros transportistas no socios para atender demandas de porte que

excedan coyunturalmente de la capacidad de transporte de sus socios, en los términos que reglamentariamente se determinen.

(...)

Las condiciones señaladas en este punto serán de aplicación también a la intermediación que, en su caso, lleven a cabo los titulares de autorizaciones de transporte y las cooperativas y sociedades de comercialización a que hace referencia el punto 1.»

#### JUSTIFICACIÓN:

La nueva redacción de la LOTT supone un agravio comparativo claro y manifiesto para las cooperativas en relación con las demás empresas cargadoras que sí pueden colaborar con otros transportistas para atender a demandas, lo que se impide a las cooperativas.

Asimismo, se pretende no limitar el actual ámbito de actuación y funcionamiento de las cooperativas de transportistas, previsto en el vigente artículo 60 de la LOTT, que expresamente faculta a las cooperativas a acudir a la colaboración con transportistas no socios para atender demandas de porte que coyunturalmente no puedan atender sus socios.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado sesenta y siete del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“Sesenta y siete. El artículo 121 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 121.

A los efectos de esta ley, se considera transitarios a las empresas especializadas en organizar e intermediar, por cuenta ajena, en la contratación del transporte de mercancías, especialmente el internacional, así como en realizar las gestiones administrativas, fiscales, aduaneras y logísticas inherentes a dicha clase de transporte y al comercio internacional.»”

### JUSTIFICACIÓN:

La nueva redacción propuesta es más actualizada y acorde con las actividades que hoy en día llevan a cabo las empresas transitarías. Nótese, entre otros muchos ejemplos que se podrían traer a colocación, que desde el Real Decreto 1889/1999, de 13 de diciembre, por el que se regula el derecho a efectuar declaraciones de aduana, los transitarios han ampliado su actuación en el ámbito de las operaciones de aduana mucho más allá del llamado régimen de tránsito aduanero a que se refiere el texto propuesto en el proyecto de ley.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el apartado setenta y cuatro del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“Setenta y cuatro. Se añade un último párrafo al punto 1 del artículo 138, con el siguiente texto:

«No obstante, las personas a que se hace referencia en los apartados anteriores no responderán de la infracción cuando acrediten que los hechos que la determinaron constituían una falta de disciplina o desobediencia cometida por uno de sus trabajadores por la que fue sancionado oportunamente, siempre que la sanción haya sido declarada procedente mediante sentencia firme o no haya sido objeto de reclamación judicial por parte del trabajador en el plazo previsto para ello, a excepción de los supuestos en los que no se le pudo imponer la sanción por haber causado baja voluntaria el trabajador o por haberse extinguido su relación laboral por cualquier causa.»”

### JUSTIFICACIÓN:

Se considera necesario ampliar el rango de situaciones en el cuál no proceda la infracción.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR un punto 26 al apartado setenta y seis del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“26. Incumplir los plazos máximos previstos en la Ley 15/2009, de Contratos de Transporte Terrestre de Mercancías, en el pago de los servicios de transporte contratados.”

JUSTIFICACIÓN:

Reforzar mediante sanción administrativa los mecanismos de garantía de cobro para los transportistas en los plazos previsto al efecto. Controlar la morosidad, una de las principales demandas del sector del transporte para asegurara su viabilidad económica.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR un punto 27 al apartado setenta y seis del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“27. El incumplimiento por las empresas arrendadoras de vehículos pesados de la obligación de exigir la correspondiente autorización al arrendatario, según lo reglamentariamente previsto.”

JUSTIFICACIÓN:

De no contemplarse expresamente tipificada como infracción grave, ésta conducta sólo podría sancionarse como infracción leve por el artículo 142.9, con una sanción pecuniaria de 201 €, sanción que parece manifiestamente insuficiente, para sancionar o erradicar determinadas prácticas irregulares consistentes en la realización de transportes públicos de mercancías, en vehículos pesados matriculados en España, por empresas que carecen de la preceptiva autorización, bajo la apariencia de la figura del arrendamiento de vehículo sin conductor a empresas residenciadas en otros países de la Unión, preferiblemente Rumania y Bulgaria con licencias comunitarias expedidas en esos Estados.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR un punto 28 al apartado setenta y seis del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

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

### JUSTIFICACIÓN:

En términos generales se considera necesario que, con la entrada en vigor (1 de marzo de 2013) del Reglamento nº 181/2011 sobre los derechos de los viajeros de autobús y autocar y por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2006/2004, se aproveche esta modificación para incorporar las cuestiones del Reglamento 181/2011 que garantizan los derechos de los pasajeros, y en especial de los que tienen una discapacidad y de los que tengan movilidad reducida, así como de aquella normativa relacionada como la Directiva 2001/85 sobre condiciones de accesibilidad de los vehículos, y que afectan al desempeño de la actividad que regula la LOTT.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el punto 1 del apartado setenta y ocho del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“1. Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor y su intencionalidad; con la naturaleza de los perjuicios causados, con especial atención a los que afecten a las condiciones de competencia o la seguridad; con la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido en proporción con los beneficios totales, y con la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes.”

### JUSTIFICACIÓN:

La redacción propuesta incluye, como criterio de ponderación «la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido en proporción con los beneficios totales» —la redacción propuesta por el proyecto se refiere únicamente a «la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido»—. Se considera que este punto de comparación resulta más eficaz y más justo.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el punto 1.h del apartado setenta y ocho del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

"h) Se sancionará con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 26 y 27 del artículo 140."

### JUSTIFICACIÓN:

En concordancia con las enmiendas anteriores, para la determinación de la cuantía de la infracción.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el punto 5 del apartado setenta y ocho del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

"5. La comisión de las infracciones señaladas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14.6, 14.7, 14.11, 14.18, 15, 16, 17, 19, 22, 36.1 y 36.2 del artículo 140, darán lugar a la pérdida de la honorabilidad de la persona que, en su caso, ocupe el puesto de gestor de transporte en la empresa infractora, durante un plazo no superior a un año, salvo que el órgano competente acuerde lo contrario mediante resolución motivada, por estimar que ello resultaría desproporcionado en el caso concreto de que se trate.

En todo caso, se entenderá desproporcionada la pérdida de la honorabilidad cuando el infractor no hubiese sido sancionado por la comisión de ninguna otra infracción muy grave en los 365 días anteriores a aquél en que cometió la que ahora se sanciona.

A fin de evitar la discriminación a las empresas de mayor volumen, y por lo que respecta al cómputo del número de sanciones a que se refiere este artículo, las que deriven de la infracción de los apartados anteriores se contarán por el número que resulte de multiplicar las realmente impuestas por  $[5/(4+N)]$ , siendo  $\langle\langle N \rangle\rangle$  el número de vehículos provistos de copia de autorización de transporte, con las que puede realizar transporte la correspondiente Empresa. Cuando se trate de agencias de transporte  $\langle\langle N \rangle\rangle$  será igual a 10, más el número de provincias en que, en su caso, tenga la agencia locales abiertos al público multiplicado por 10.

A efectos de lo dispuesto en este punto, la Administración actuante deberá sustanciar un expediente sancionador al gestor de transporte, con propuesta de la pérdida de honorabilidad, independiente aunque simultáneamente a la tramitación del que se sustancie a la empresa por la

comisión de la infracción de que se trate. En su caso, no procederá acordar la pérdida de honorabilidad del gestor, cuando éste pruebe que los hechos constitutivos de la infracción no le resultaban imputables por razón de su cargo.

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

Cuando la resolución sancionadora conlleve la pérdida de la honorabilidad del gestor de transporte, el órgano que la adopte lo comunicará al Registro de Empresas y Actividades de Transporte para que realice la oportuna anotación y, de oficio, lo comunique, a su vez, a la Administración competente sobre las autorizaciones afectadas, a fin de que ésta proceda a su suspensión, en los términos señalados en el artículo 52.”

#### JUSTIFICACIÓN:

Es necesario garantizar la proporcionalidad de las sanciones y evitar la discriminación de las empresas con mayor volumen de vehículos, estableciendo un criterio equitativo en el que se tenga en cuenta el número total de vehículos de la empresa, en el buen entendido que a mayor número de vehículos mayor posibilidades de incurrir en alguna infracción, y menor es la posibilidad de control del gestor de transporte.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR el punto 3 del apartado ochenta del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

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

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

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora implicará la conformidad con los hechos denunciados y la renuncia a formular alegaciones por parte del interesado y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa. Aunque el procedimiento sancionador se dé por terminado de esta manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria.”

### JUSTIFICACIÓN:

Se pretende favorecer el pago de las sanciones en período voluntario, con la consiguiente terminación del procedimiento.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de SUPRIMIR el apartado ochenta y cuatro del artículo primero del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### JUSTIFICACIÓN:

La fijación de determinados preceptos de la LOTT como legislación básica amplía el ámbito competencial del Estado. La legislación básica no se halla presente actualmente en el ámbito de transportes terrestres, en el que el Estado goza de competencias exclusiva sobre los que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR la disposición adicional sexta del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

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

En los supuestos de intermediación o colaboración en la contratación de transportes terrestres, el transportista que directamente haya realizado el transporte tendrá la acción directa frente al cargador principal y todos los que hayan precedido en la cadena de subcontratación del transporte por el realizado.

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

No se aplicara este precepto en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por RDL 3/2011, de 14 de noviembre.”

### JUSTIFICACIÓN:

Favorece la transparencia y control de la subcontratación, haciendo garante del pago del porte, tanto al cargador principal como a los que han intervenido en la cadena de contratación.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR una disposición adicional nueva en del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Disposición adicional (nueva). Euroviñeta.

El gravamen que pueda establecerse en el futuro por la circulación de vehículos pesados de acuerdo con las normas de la Directiva 1999/ 62 CE del Parlamento y del Consejo, y sus modificaciones posteriores, será repercutida por las empresas transportistas en los beneficiarios del transporte de mercancías por carretera. Para ello, el precio de la prestación de transporte terrestre de mercancías definido contractualmente será objeto de un incremento en la modalidad y porcentaje que se determinen reglamentariamente. Su importe deberá figurar obligatoriamente en la factura o documento equivalente.

El incumplimiento por el cargador, remitente o destinatario, en su caso, de la obligación de abonar el importe detallado según factura tendrá la consideración de infracción grave de las previstas en la Ley de ordenación de los Transportes Terrestres.”

JUSTIFICACIÓN:

La aplicación futura de la tasa por el uso de la infraestructura de conformidad con las normas de la denominada Directiva Euroviñeta plantea a nuestro entender la necesidad de avanzar cuanto antes en la determinación del marco jurídico regulador de la misma en nuestro territorio.

Un aspecto de capital importancia es el establecimiento de normas que garanticen la adecuada repercusión de la tasa abonada por las empresas y profesionales del transporte. En el caso de Francia, la institución del gravamen ha ido acompañada de una norma de rango legal que garantiza al transportista la repercusión del mismo sobre los beneficiarios del transporte y establece mecanismos concretos para hacer efectiva esta repercusión, de forma que se consiga una situación de neutralidad para el profesional.

Como precedente ya lejano pero relacionado también con la actividad de transporte por carretera cabe citar la previsión que se realizó en la Orden de 25 de octubre de 1978 (BOE 25.10.1978), por la que se autorizaba a las empresas transportistas a repercutir en las facturas de sus clientes el importe de los peajes legalmente establecidos, cuando transporten mercancías peligrosas por autopista.

Esta propuesta puede colmar las legítimas aspiraciones del sector – contrario en su conjunto a la aplicación del gravamen- , y coadyuvar a la implantación del mismo de forma progresiva y ponderada, en consonancia con las políticas seguidas en los países de nuestro entorno.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR una disposición adicional nueva en del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Disposición adicional (nueva). Modificación del artículo 41 de la ley 15/2009 del Contrato de Transporte Terrestre de Mercancías.

«Artículo 41. Plazo de Pago del precio del transporte.

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

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

Se entenderá realizado el pago en el momento en que el acreedor reciba íntegramente el importe debido de forma efectiva, irrevocable e inmediatamente disponible.

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

JUSTIFICACIÓN:

Dada la situación de mercado de transportes en España, es imprescindible para salir de la crisis reforzar el cumplimiento de los plazos de pago, tal y como sucede en países de nuestro entorno donde existen medidas similares que han resultado de probada eficacia.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR una disposición adicional nueva en del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“Disposición adicional (nueva). Auxilio en carretera.

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

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

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

### JUSTIFICACIÓN:

La urgencia y prioridad del mantenimiento de la seguridad vial aconsejan tal distinción. La intervención de las distintas policías con competencias de tránsito en los siniestros ha puesto de relevancia la importancia de estas

empresas y la prestación por las mismas, o las compañías de asistencia como intermediarias, de todas las tareas coetáneas subsiguientes al accidente en relación a sus ocupantes y el vehículo averiado o siniestrado hasta, si es preciso, su definitiva baja, incluyendo su tratamiento residual.

Con base en el artículo 3.2 del Reglamento (CE) nº 1071/2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y el art. 55 de la vigente LOTT, es posible establecer una disposición específica para este tipo de transporte garantizando la seguridad jurídica. Ésta evita conflictos, mejora la profesionalidad de sus operarios, y no supone mayores cargas a la administración, mejorando la posición de consumidores y usuarios, e incluso de las compañías aseguradoras que los contratan; y lo que es más importante, beneficia la seguridad vial y el pronto restablecimiento del uso de la vía.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR una disposición adicional nueva en del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Disposición adicional (nueva).

1. Se consideran conductas exentas que vayan en contra de la defensa de la competencia al amparo del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 julio, de defensa de la competencia:

a) la asistencia a reuniones, sesiones u otros actos de naturaleza semejante convocados por autoridades o administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias, cualesquiera que sean las materias objeto de debate.

b) la difusión de información proveniente de cualquier autoridad o administración pública en el ejercicio de sus competencias, cualquiera que sea su contenido.

c) la suscripción de documentos o propuestas emanadas o respaldadas por autoridades o administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias, cualquiera que sea su alcance.

2.- La circunstancia de que la autoridad o administración pública pudiera haberse excedido en el ejercicio de sus competencias, no afecta a la exención de las conductas a que se refiere al apartado anterior, sin perjuicio de las responsabilidades en su caso atribuibles a la autoridad o administración pública de que se trate.

3.- La presente disposición se aplica a todas conductas exentas detalladas en apartado uno sea cual fuere la fecha en que se hubieran llevado a cabo.

JUSTIFICACIÓN:

El artículo 4 de la Ley 7/2007, de 7 de abril de defensa de la competencia, establece que, sin perjuicio de la eventual aplicación de las disposiciones comunitarias en materia de defensa la competencia, las previsiones de la presente ley no se aplicarán a las conductas que resulten de aplicación de una ley.

La intervención en el mercado de autoridades y administraciones públicas en el ejercicio de sus competencias o como órganos reguladores ha comportado, en algunas ocasiones, que quienes se han relacionado o implicado colectivamente con la acción pública, en sus diversas manifestaciones, se hayan visto luego perseguidos por las autoridades de la competencia como incursos en conductas prohibidas por la citada ley.

Además esta situación pugna con los principios de buena fe y confianza legítima.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR una disposición adicional nueva en del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Disposición adicional (nueva). Antigüedad Máxima de los vehículos de transporte sanitario.

El artículo 2 de Orden de 3 de septiembre 1998 - RCL\1998\2262 queda redactada en los siguientes términos.

«Artículo 2. Obligatoriedad de la autorización de transporte sanitario

La realización de actividades de transporte sanitario público o privado complementario por carretera requerirá la obtención, para cada vehículo dedicado a la misma, de una autorización administrativa que habilite para su prestación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 135 del Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante, ROTT).

No será, por el contrario, precisa la obtención de dicha autorización para la realización de transporte sanitario oficial por los órganos de las Administraciones públicas con vehículos de su titularidad, pero éstos deberán cumplir, en todo caso, las exigencias de antigüedad máxima previstas en el artículo 7, así como las establecidas en el Real Decreto 619/1998.

El precepto del párrafo anterior no será de aplicación para los vehículos de transporte sanitario en el ámbito rural de titularidad pública que hayan alcanzado la antigüedad máxima establecida en el artículo 7. En tal caso, la antigüedad máxima aumentará en 2 años a contar desde la obtención de la revisión técnica de vehículos con un resultado favorable.»

JUSTIFICACIÓN:

Actualmente se da la paradoja que vehículos de transporte sanitario públicos que se encuentran en perfecto estado y que realizaban el servicio en el ámbito rural no lo pueden prestar por exceder la antigüedad máxima autorizada. A la vez tampoco pueden ser sustituidos por nuevos vehículos por las restricciones presupuestarias que sufren las administraciones; con lo que el servicio sanitario de las personas que habitan el mundo rural se resiente.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR una disposición transitoria nueva en del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“Disposición transitoria (nueva).

1. En los procedimientos administrativos de todo tipo, regulados por la normativa de ordenación del transporte terrestre, que se encuentren en tramitación a la entrada en vigor de esta ley, se continuará dicha tramitación según el régimen jurídico establecido en la misma y en las normas reglamentarias que de conformidad con la disposición derogatoria han de considerarse vigentes.

2. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, en los procedimientos de otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor que se encuentren solicitados en el momento de entrada en vigor de esta ley y en los que no haya recaído resolución firme, se continuará la tramitación de la misma, otorgándose, en su caso, las autorizaciones conforme a las condiciones previstas en la presente ley, estando sometida a las prescripciones de la misma y de sus reglamentaciones de desarrollo”

### JUSTIFICACIÓN:

Promover una competencia leal.

Evitar conductas abusivas durante la tramitación de esta ley.

ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de AÑADIR una disposición transitoria nueva en del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Redacción que se propone:

“Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogados los artículos 52 y 53 y el segundo párrafo del punto 2 del artículo 77del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre; el Decreto de 7 de julio de 1936, por el que se aprueba el Reglamento Sanitario de los transportes terrestres; la Orden ministerial de 9 marzo de 1942, dictando con carácter general las normas de aplicación del beneficio de la reducción de precio en favor de las familias numerosas en los billetes de ferrocarriles; la Orden ministerial de 27 de febrero de 1946, pases en los servicios públicos de transporte de viajeros; la Orden ministerial de 3 de agosto de 1950, tarifas de facturación de equipajes y encargos en las estaciones de autobuses; la Orden ministerial de 14 de abril de 1988, de sustitución de concesiones de transporte regular de viajeros por carretera; la Orden ministerial de 3 de diciembre de 1992, por la que se determinan condiciones esenciales de las autorizaciones de transporte público de mercancías y de agencias de transportes, a efectos de lo dispuesto en el artículo 200, en relación con el 198-C) y 201.6 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres; la Orden ministerial de 20 de junio de 1995, por la que se modifican los regímenes de suspensión y de rehabilitación de las autorizaciones de transporte por carretera y de sus actividades auxiliares y complementarias; la Orden ministerial de 23 de julio de 1997, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización, y cuantas otras disposiciones de igual o inferior rango al de esta ley se opongan a lo que en ella se dispone”

JUSTIFICACIÓN:

De una parte, la nueva redacción elimina la derogación del punto 3 del artículo 73 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre («ROTT»). Esta supresión se propone en coherencia con la redacción propuesta para el artículo 74.3 y la *vacatio legis* del precepto que le sustituye hasta la plena entrada en vigor del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte público de viajeros por ferrocarril y carretera. Se trata de ajustarse a las previsiones del citado Reglamento. La supresión del precepto reglamentario vigente, que define y delimita tanto lo que se considera similitud de ofertas como la adecuada prestación del servicio, dejará indeterminados estos conceptos, lo que podría dar lugar a una absoluta arbitrariedad de la Administración y atentaría contra el principio de seguridad jurídica.

De la otra parte, la nueva redacción incluye la derogación del segundo párrafo del punto 2 del artículo 77 del ROTT. Esta previsión —dada por la reforma operada por el Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre— limita la capacidad de las empresas concesionarias de instar modificaciones de la concesión en función del tiempo transcurrido desde la adjudicación del contrato y del pendiente de vencimiento, lo que no tiene razón de ser. Es indudable que dentro de estos periodos en los que se limita la capacidad del empresario de mejorar el servicio público, pueden aparecer nuevas circunstancias que aconsejen la modificación del contrato, circunstancias que por lo general es la empresa quien las detecta y conoce. Carece de sentido, pues, la actual limitación, teniendo en cuenta, además, que la empresa concesionaria es colaboradora de la Administración, y de que es ésta la que, en definitiva, goza de la potestad de acceder o no a las peticiones de sus empresas contratistas.

## ENMIENDA

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) a los efectos de MODIFICAR la disposición final cuarta del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

### Redacción que se propone:

“Disposición final cuarta. Entrada en vigor.

Esta ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», salvo el punto treinta y ocho del artículo único, que modifica el apartado 3 del artículo 74 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que entrará en vigor el 3 de diciembre de 2019, que es la fecha prevista por el artículo 8.2 del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de 2007, sobre los servicios públicos de transporte público de viajeros por ferrocarril y carretera, para que le adjudicación de los contratos de servicio público por carretera cumpla lo dispuesto en el artículo 5 del citado Reglamento.

En tanto dicha disposición no entre en vigor, conservará su vigencia lo dispuesto en el actual apartado 2 del citado artículo 74.”

### JUSTIFICACIÓN:

El Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte público de viajeros por ferrocarril y carretera prevé, para la entrada en vigor del régimen de adjudicación de contratos del servicio público por carretera que se contiene en su artículo 5, que debe producirse antes del 3 de diciembre de 2019. Por ello, la presente enmienda trata de ajustar la entrada en vigor de la previsión contenida en el artículo 74 del proyecto de Ley hasta la fecha prevista en el citado Reglamento.