



coalición canaria



NUEVA CANARIAS



A LA MESA DE LA COMISIÓN DE FOMENTO

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

121130

Madrid, 11 de marzo de 2013.

(3-4)

Fdo: Pedro Quevedo

Fdo: Ana M^a Oramas

Diputado del Grupo Mixto (CC-NC) Diputado del Grupo Mixto (CC-NC)

Fdo: Portavoz G.P. Mixto



Enmienda nº 1

De modificación.

Al artículo único punto 17 (referente al artículo 43.2)

Texto propuesto: Se propone sustituir el texto actual por el siguiente:

Artículo 43.

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

JUSTIFICACIÓN:

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



coalición canaria



NUEVA CANARIAS

Enmienda nº2

De adición.

Se propone añadir una nueva Disposición Adicional con el texto siguiente:

Disposición Adicional Séptima.- Modificación del Real Decreto 640/2007 de 18 de Mayo.

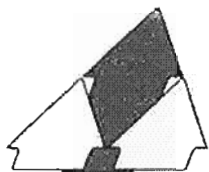
Se modifica el apartado p) del artículo 2 del Real Decreto 640/2007, de 18 de Mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera, que se sustituye por la siguiente:

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

JUSTIFICACIÓN:

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

La entrada de España en la actual Unión Europea, el 1 de enero de 1986, supuso, entre otras muchas cosas, la aplicación directa de la reglamentación sobre tiempos de conducción y descanso que a tal efecto existía en los países pertenecientes a la UE. Dicha normativa estaba compuesta por el Reglamento CEE 3820/85 del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y el Reglamento CEE 3821/85 de Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera. Con fecha 11 de abril de 2006 se publicó el Reglamento (CE) 561/2006 del PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO



coalición canaria



NUEVA CANARIAS

de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85, en cuyo artículo 13 dispone: "Sin perjuicio de los objetivos establecidos en el artículo 1, cualquier estado miembro podrá conceder excepciones a lo dispuesto en los artículos 5 a 9 y subordinar dichas excepciones a condiciones individuales en lo que se refiere a su territorio o, con la conformidad del Estado interesado, en lo que se refiere al territorio de otro Estado miembro, en relación con los transportes efectuados en vehículos que circulen exclusivamente en islas cuya superficie no supere los 2.300 kilómetros cuadrados y que no estén unidas al resto del territorio nacional por ningún puente, vado o túnel abierto a los vehículos de motor."



A LA MESA DE LA COMISIÓN DE FOMENTO

(5-6)

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado Enrique Álvarez Sostres, de FORO, de acuerdo con lo establecido en el vigente Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes ENMIENDAS AL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. 18211321

Madrid, 15 de marzo de 2013

Fdo.: Enrique Álvarez Sostres

Fdo.: Portavoz G.P. Mixto



ENMIENDA N° 1

RESPONSABILIDAD OBJETIVA

Al artículo 64.

De adición

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

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

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



6

ENMIENDA N° 2

ACCIÓN DIRECTA

Disposición Adicional Sexta

De modificación

Se propone el siguiente texto:

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

3. En los supuestos de intermediación o colaboración en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá la acción directa contra el cargador principal y contra todos los que le hayan precedido en la cadena de subcontratación del transporte por él realizado, cuando se trate de cargadores que contraten habitualmente transportes o intermedien habitualmente en su contratación, de los relacionados en el artículo 5.2 de esta ley.

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

No se aplicará el presente precepto en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto legislativo 372011, de 14 de noviembre.

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



Unión Progreso y Democracia



A LA MESA DE LA COMISIÓN DE FOMENTO

El **GRUPO PARLAMENTARIO UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA**, a instancia de la Diputada Doña Rosa Díez González, al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes **ENMIENDAS** al **Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres** con número de expediente 121/000032.

Congreso de los Diputados, 26 de marzo de 2013

(7 - 11)

Dña. Rosa Díez González
Portavoz G. P. Unión Progreso y Democracia

ENMIENDA

TIPO DE ENMIENDA: Modificación

TREINTA Y SIETE. El artículo 73 queda redactado en los siguientes términos:

TEXTO QUE SE PROPONE:

Artículo 73.

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

TEXTO QUE MODIFICA:

Artículo 73

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

JUSTIFICACIÓN:

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

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

ENMIENDA

TIPO DE ENMIENDA: Modificación

TREINTA Y OCHO. El artículo 74 queda redactado en los siguientes términos:

TEXTO QUE SE PROPONE:

<<Artículo 74.

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

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

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

- 2.
- 3.
- 4.

TEXTO QUE MODIFICA:

«Artículo 74.

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

Los criterios señalados a tal efecto en el pliego deberán estar relacionados, en todo caso, con el régimen económico, la seguridad, la eficacia o la calidad del servicio objeto del contrato y tendrán especialmente en cuenta factores ambientales y la mejor



integración con la red de servicios públicos de transporte de viajeros que vertebran el territorio.

2.

3.

4.

JUSTIFICACIÓN:

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

ENMIENDA

TIPO DE ENMIENDA: Adición

NUEVO PUNTO OCHENTA Y CINCO. El artículo 66 queda redactado en los siguientes términos:

TEXTO QUE SE PROPONE:

“Artículo 66.

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

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

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

TEXTO QUE MODIFICA:

“Artículo 66.

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

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

La determinación concreta de los transportes de carácter especial, así como el establecimiento de las condiciones específicas aplicables a cada uno de los mismos, se realizará en las normas de desarrollo de la presente Ley. En todo caso se considerarán transportes especiales el de mercancías peligrosas, productos perecederos cuyo transporte haya de ser realizado en vehículos



Unión Progreso y Democracia

9 Cort.

bajo temperatura dirigida, el de personas enfermas o accidentadas, el de asistencia en carretera y el funerario.”

JUSTIFICACIÓN:

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

ENMIENDA

TIPO DE ENMIENDA: Adición

SETENTA Y CINCO. El artículo 140 queda redactado en los siguientes términos:

TEXTO QUE SE PROPONE:

<<Artículo 140.

Se reputarán infracciones muy graves:

- 1.
- 2.
- 3.
- .

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

JUSTIFICACIÓN:

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

ENMIENDA

TIPO DE ENMIENDA: Sustitución

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA

TEXTO QUE SE PROPONE:

Disposición Adicional Sexta. Acción directa contra el cargador principal en los supuestos de intermediación.

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

TEXTO QUE SE MODIFICA:

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

En los supuestos de intermediación en la contratación de transportes terrestres, el transportista que efectivamente haya realizado el transporte tendrá acción contra el cargador principal, hasta el importe que éste adeude al intermediario al tiempo de la reclamación, salvo en el supuesto previsto en el artículo 227.8 de la Ley de Contratos del Sector Público, cuyo texto refundido fue aprobado por el Real Decreto legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

JUSTIFICACIÓN:

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



A LA MESA DE LA COMISIÓN DE FOMENTO

EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el artículo 109 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados presenta las siguientes **enmiendas al articulado** del **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (121/000032)**.

Congreso de los Diputados, a 26 de marzo de 2013

EL PORTAVOZ



AITOR ESTEBAN BRAVO

(12-20)

ENMIENDA, DE SUPRESIÓN, AL APARTADO DOS, DEL ARTÍCULO ÚNICO, DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (121/000032).

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

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

«Artículo 2.

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

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

JUSTIFICACIÓN

El párrafo segundo de este artículo contiene una cláusula de aplicación supletoria de la ley de ordenación de los transportes terrestres que coincide sustancialmente con la declarada inconstitucional y por consiguiente nula por la STC 118/1996.

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

En consecuencia, el Estado y la Comunidades Autónomas con competencias en materia de transportes terrestres disponen cada uno de sus respectivos ámbitos competenciales, resultando inconstitucionales las normas emanadas del Estado con carácter supletorio que pretendan subordinar la norma autonómica dictada en ejercicio de competencias exclusivas a las disposiciones dictadas por el Estado.

ENMIENDA, DE SUPRESIÓN, AL APARTADO DIECISIETE, DEL ARTÍCULO ÚNICO, DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (121/000032).

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

~~“2. Además, de las condiciones señaladas en el punto anterior, cuando la autorización habilite para la realización de transporte público de viajeros en autobús o de mercancías en vehículos o conjuntos de vehículos con capacidad de tracción propia cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas, deberán cumplir los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional exigidos por la reglamentación de la Unión Europea por la que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, de conformidad con lo que en dicha reglamentación se dispone y con lo que en esta ley y en sus normas de desarrollo se señala para la ejecución de tales disposiciones. Reglamentariamente se podrá proveer, no obstante, algún supuesto en que, a solicitud del interesado, la Administración podría autorizar que una empresa continúe funcionando, aunque transitoriamente incumpla alguna de las condiciones señaladas en este punto, por un plazo que en ningún caso podrá ser superior a seis meses.”~~

JUSTIFICACIÓN

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

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

ENMIENDA, DE ADICIÓN, AL APARTADO VEINTISIETE, DEL ARTÍCULO ÚNICO, DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (121/000032).

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

**ENMIENDA, DE ADICIÓN, AL APARTADO SESENTA Y TRES, DEL
ARTÍCULO ÚNICO, DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA
LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES.
(121/000032).**

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA, DE ADICIÓN, AL APARTADO SETENTA Y CINCO, DEL
ARTÍCULO ÚNICO, DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA
LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES.
(121/000032).

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

**ENMIENDA, DE ADICIÓN, AL APARTADO SETENTA Y CINCO, DEL
ARTÍCULO ÚNICO, DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA
LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES.
(121/000032).**

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

***“25. El uso incorrecto del selector de actividades del tacógrafo con
intencionalidad infractora.”***

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA, DE ADICIÓN, AL APARTADO SETENTA Y OCHO, DEL ARTÍCULO ÚNICO, DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (121/000032).

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

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

ENMIENDA, DE SUPRESIÓN, AL APARTADO OCHENTA, DEL ARTÍCULO ÚNICO, DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (121/000032).

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

- “3. Las sanciones pecuniarias podrán hacerse efectivas conforme a lo que reglamentariamente se establezca.
En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.
El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora ~~implicará la conformidad con los hechos denunciados y~~ la renuncia a formular alegaciones por parte del interesado y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.” (resto igual)*

JUSTIFICACIÓN

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

**ENMIENDA, DE SUSTITUCIÓN, A LA DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA,
DEL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE
ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (121/000032).**

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

“DISPOSICIÓN ADICIONAL SEXTA:

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

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

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

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

JUSTIFICACIÓN

El transporte de mercancías por carretera es un sector que adolece de una atomización endémica, con empresas de pequeña dimensión y con escasa capacidad negociadora y de comercialización de sus servicios, lo que facilita la participación de agentes intermediarios, si bien el encadenamiento sucesivo y muchas veces injustificado de subcontrataciones opera en menoscabo de los

márgenes empresariales y de la calidad de los servicios proporcionados de forma sucesiva, hasta el punto de que en los últimos eslabones de la cadena tales márgenes son prácticamente inexistentes, lo que en definitiva va en detrimento de las condiciones socio-económicas, sobre todo de seguridad y de salud del transportista o del conductor asalariado que realiza el transporte efectivo, facilitando la aparición de prácticas incompatibles con la seguridad y la salud en el trabajo.

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



A LA MESA DE LA COMISIÓN DE FOMENTO

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL, presenta las siguientes **enmiendas parciales al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (Expte. 121/000032).**

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid a 2 de abril de 2013

Fdo: Ascensión de las Heras Ladera
Diputada
G.P. IU, ICV-EUiA, CHA
LA IZQUIERDA PLURAL

Fdo: José Luis Centella Gómez
Portavoz Adjunto primero
G.P. IU, ICV-EUiA, CHA
LA IZQUIERDA PLURAL

(21-78)

ENMIENDA

Al artículo único, apartado uno

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado tres

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado nuevo

De adición

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

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

«Artículo 18.

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

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

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado cuatro

De modificación

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

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado cinco

De supresión

Se suprime el apartado cinco del artículo único.

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado ocho

De supresión

Se suprime al apartado ocho del artículo único.

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado diez

De modificación

El apartado diez queda redactado como sigue:

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

«Artículo 23.

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

MOTIVACIÓN:

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

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

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

En el referido Estudio se destaca asimismo que los accidentes sufridos por los conductores profesionales en los últimos 2 años eran debidos en un 23% a la realización de labores de carga y descarga, y que el esfuerzo físico necesario para realizar tales labores se consideraba molesto en un 42,5% de los casos e incluso muy molesto en el 20% de los casos.

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

ENMIENDA

Al artículo único, nuevo apartado

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado doce

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado dieciséis

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado dieciséis

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

Efectivamente, esta clase de transporte se caracteriza por:

- Se inicia en lugares o poblaciones situadas, bien dentro del espacio natural protegido o en su entorno o aledaños. Por tanto, las distancias recorridas suelen ser cortas.
- Los visitantes no pueden acceder con sus vehículos.
- Son las autoridades públicas que gestionan el espacio natural protegido, no las de transportes, quienes deciden sobre la oportunidad o conveniencia de los servicios de transporte que puedan establecerse y sus condiciones de prestación de toda clase.
- El recorrido suele transcurrir por carretera y pistas de tierra, e incluso fuera de cualquier camino (por ejemplo, por la playa de Doñana).
- El servicio transcurre en parte por vías abiertas al público.
- Los vehículos, sean turismos o incluso autobuses, suelen tener características específicas “todo terreno” para circular fuera de caminos asfaltados.
- Pueden existir prestaciones complementarias a la del transporte.

ENMIENDA

Al artículo único, apartado dieciséis

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado diecisiete

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado diecisiete

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado diecinueve

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado veinte

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado veintiuno

De modificación

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

"Artículo 47.

1. (...)

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado veintidós

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado veintitrés

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado veintitrés

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado veinticuatro

De supresión

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado veinticinco

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado veintisiete

De adición

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

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

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

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado veintinueve

De modificación

El apartado veintinueve del artículo único queda redactado en los siguientes términos:

“Veintinueve. El artículo 57 queda redactado como sigue:

«Artículo 57.

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

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

a) Evacuar cuantas consultas le sean realizadas por la Administración.

b) Participar en representación de las asociaciones empresariales y centrales sindicales de transporte en el procedimiento de elaboración de cuantas disposiciones se dicten en materia de transporte.

c) Realizar cuantas otras funciones le sean legal o reglamentariamente atribuidas, con especial incidencia en los aspectos legales, sociales y fiscales del sector.»”

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, nuevo apartado

De adición

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

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

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

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

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

MOTIVACIÓN:

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA

Nuevo apartado en el artículo único

De adición

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

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado treinta y tres

De supresión

Se suprime el apartado treinta y tres.

MOTIVACIÓN:

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

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado treinta y cinco

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado treinta y siete

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado treinta y nueve

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado cuarenta y nueve

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado cincuenta y cuatro

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado cincuenta y cinco

De modificación

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

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado cincuenta y seis

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado cincuenta y seis

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado cincuenta y siete

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y cuatro

De supresión

Se suprime el apartado setenta y cuatro del artículo único.

MOTIVACIÓN:

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

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

- El Código de Transporte francés señala que los transportistas de mercancías por carretera y los intermediarios de transporte están obligados a ofrecer o practicar un precio que permita cubrir a la vez las cargas en materia social y de seguridad, las cargas de carburante y mantenimiento, las amortizaciones y alquileres de los vehículos, los gastos de carretera de los conductores, los gastos de peaje, las tasas fiscales y la remuneración del administrador de la empresa en caso de empresas unipersonales. Su incumplimiento conlleva una sanción por importe de 9.000 euros.
- La legislación italiana considera que para garantizar la seguridad en carretera, así como el adecuado funcionamiento del mercado del transporte de mercancías por carretera, los contratos de transporte deben garantizar la cobertura de los costes mínimos, los cuales son fijados periódicamente por el Ministerio de Transporte en función del consumo del gasóleo, la tipología del vehículo y la distancia recorrida, para garantizar los parámetros de seguridad.

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y cinco

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

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

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

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y seis

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

En coherencia con la enmienda anterior.

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

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

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

En coherencia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De modificación

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De adición

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

“En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que éstos sufran la menor turbación posible, será responsabilidad del transporte cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas, serán en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquéllos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.”

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

Al artículo único, apartado setenta y ocho

De adición

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

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

MOTIVACIÓN:

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

ENMIENDA

A la disposición adicional sexta

De modificación

La disposición adicional sexta queda redactada en los siguientes términos:

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

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

MOTIVACIÓN:

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

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

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

ENMIENDA

Nueva disposición adicional

De adición

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

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

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

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

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

3. Reglamentariamente podrá establecerse la creación de una sección específica para las empresas prestadoras del servicio de transporte de auxilio en carretera en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte regulado en el artículo 53 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.”

MOTIVACIÓN:

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

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



Congreso de los Diputados

Rosana Pérez Fernández

DEPUTADA POR A CORUÑA



A LA MESA DE LA COMISIÓN DE FOMENTO

EI GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, a iniciativa de **ROSANA PÉREZ FERNÁNDEZ** Diputada por A Coruña (BNG); al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **ENMIENDA AL ARTICULADO**, al **PROYECTO DE LEY** por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (121/000032)

02 de abril de 2013

Rosana Pérez Fernández
Diputada por A Coruña

Portavoz GP. Mixto

(79-92)

AL ARTÍCULO: Único. Uno

TIPO DE ENMIENDA: adición

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

AL ARTÍCULO: Único. Cuatro

TIPO DE ENMIENDA: modificación

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

AL ARTÍCULO: Único. Doce

TIPO DE ENMIENDA: adición

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

AL ARTÍCULO: Único. Doce

TIPO DE ENMIENDA: adición

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

AL ARTÍCULO: Único. Dieciséis

TIPO DE ENMIENDA: adición

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

AL ARTÍCULO: Único. Diecisiete

TIPO DE ENMIENDA: adición

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

AL ARTÍCULO: Único. Veinticinco

TIPO DE ENMIENDA: adición

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

(...) en cada caso se trate. No obstante cuando exista una sanción muy grave de acuerdo a lo dispuesto en el apartado 26.6 y 26.7 del artículo 140 se mantendrá la suspensión de la autorización hasta que no se cumplan las condiciones de accesibilidad que hayan dado lugar al incumplimiento, sin perjuicio de que en su caso se incoe el procedimiento de resolución de acuerdo al punto 2 de este artículo.

AL ARTÍCULO: Único. Veintiséis

TIPO DE ENMIENDA: adición

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

AL ARTÍCULO: Único. Veintinueve

TIPO DE ENMIENDA: supresión

TEXTO QUE SE PROPONE:

Se propone suprimir el contenido del apartado "Veintinueve".

AL ARTÍCULO: Único. Cincuenta y cuatro

TIPO DE ENMIENDA: adición

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

AL ARTÍCULO: Único. Sesenta y cinco

TIPO DE ENMIENDA: supresión

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

AL ARTÍCULO: Único. Sesenta y ocho

TIPO DE ENMIENDA: supresión

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

AL ARTÍCULO: Único. Setenta y cinco

TIPO DE ENMIENDA: adición

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

AL ARTÍCULO: Disposición Adicional Sexta

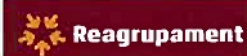
TIPO DE ENMIENDA: modificación

TEXTO QUE SE PROPONE:

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

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

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



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Mixto, a instancia de la diputada **Teresa Jordà i Roura** de **ESQUERRA REPUBLICANA-CATALUNYA-SÍ (ERC-RCat-CatSí)** al amparo de lo establecido en el artículo 110 del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes **enmiendas al articulado al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (121/000032)**

Congreso de los Diputados, abril de 2013



Teresa Jordà i Roura,
Diputada Esquerra Republicana
Catalunya Sí
ERC-RCat-CatSí



Portavoz GP

(93 - 94)

Catalunya *si'*

Enmienda

Modificación

Artículo Único. Punto Setenta y Cuatro

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

En este sentido el artículo 10.3 del REGLAMENTO (CE) nº 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 15 de marzo de 2006, indica que:

Artículo 10. RESPONSABILIDAD DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE
(...)

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

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

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

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

“3. (...)

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

Catalunya *si*

puede considerarse razonablemente responsable de la infracción cometida."

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

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

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

Catalunya *si'*

Enmienda

Adición

Artículo Único. Treinta y Siete. Artículo 73. Apartado f)

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

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

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