

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

16029 *Ley 13/2021, de 1 de octubre, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.*

FELIPE VI

REY DE ESPAÑA

A todos los que la presente vieren y entendieren.

Sabed: Que las Cortes Generales han aprobado y Yo vengo en sancionar la siguiente ley:

PREÁMBULO

I

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

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

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

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

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

Así, se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 143 y se añade un nuevo apartado 6 a dicho artículo, para establecer las sanciones correspondientes a la comisión de las

soberanos o jurisdicción, en concreto, en las aguas portuarias de los puertos de titularidad estatal. No obstante, al tratarse de infracciones en materia de Marina Civil, de acuerdo al artículo 310.2 del Texto refundido, ha de resultar clara la atribución de las competencias al Director General de la Marina Mercante para la imposición de esta clase de sanciones por infracciones graves o para proponerlas por infracciones muy graves, a semejanza de la atribución que de las leves se hace a los capitanes marítimos por el artículo 315.1.b).

Por ello, se propone una modificación de varios apartados del artículo 315.1 que identifique expresamente los ámbitos que conciernen al Director General de la Marina Mercante y, en consecuencia, al Consejo de Administración de las Autoridades Portuarias.

Por último, se determinan los órganos competentes para la imposición de sanciones por infracciones muy graves tipificadas en el texto refundido, ya sean o no de Marina Civil, con igualdad a lo dispuesto sobre la titularidad y el ejercicio de la competencia sancionadora en el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil, aprobado por el Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, donde se desconcentró la competencia en la imposición de sanciones en el ámbito de Marina Civil.

Por otro lado, se modifica también la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras para añadir un nuevo artículo 27.bis, que determina que el importe de los derechos liquidados por el uso o explotación de las áreas de servicio y otros elementos funcionales de la carretera quedará afecto a la financiación de los servicios y obras de conservación y explotación de la Red de Carreteras del Estado (RCE), con el fin de que estos ingresos queden vinculados a esta actividad y así contribuir a asegurar una adecuada financiación de la conservación de la RCE que hoy en día presenta cierto déficit acumulado y unas necesidades en aumento.

Asimismo, se modifica la letra d) del apartado 3 del artículo 50, se modifica la letra a) y se suprime la letra e) del apartado 1 del artículo 56 y se modifica el apartado 4 del artículo 109 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

El marco sancionador actual de la Ley del Sector Ferroviario (LSF) califica como muy graves determinados hechos que supondrían el cese de actividad de la empresa, cuando dichos hechos no suponen infracciones de una magnitud tal que justifique llevar aparejado una sanción tan relevante, agravada, lo que en último término podría afectar el derecho a la movilidad de los ciudadanos.

Dado lo anterior, la modificación legal elimina este riesgo de afección al derecho de movilidad de los ciudadanos, ya que la retirada de la licencia se limita a los supuestos concretos que afecten de manera grave a la seguridad ferroviaria o al derecho a la movilidad de las personas, dejando que sea el órgano competente para imponer la sanción el que deba valorar si procede su aplicación o no, atendiendo a las circunstancias concretas del caso.

Asimismo, y en virtud de que el Derecho de la Unión no diferencia entre infracciones muy graves, graves y leves, la trasposición al derecho nacional de la referencia que la Directiva 2012/34 hace a «infracciones graves» en su artículo 19, debe entenderse realizada a aquellas de una mayor importancia o entidad, es decir, única y exclusivamente a las que son definidas como muy graves por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre y, por tanto, se elimina también la referencia a la reiteración de las infracciones tipificadas en la legislación de transporte, pues el referido artículo 19 únicamente se refiere a esta reiteración en lo relativo a las infracciones de las obligaciones derivadas del «Derecho Social o Laboral» (letra d).

Adicionalmente, se modifica el apartado a) de la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, especificando que las condiciones de precontratación pueden ser entendidas, en su caso, como el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo entre la contratación o la designación del vehículo y la

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

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

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

[...]

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

1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.

2.º Relativas a la prevención de la contaminación de la zona de servicio del puerto incluyendo el medio marino producida desde tierra.

3.º En la prestación de servicios portuarios.

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

1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.

2.º Contra la seguridad y protección marítimas.

3.º Contra la ordenación del tráfico marítimo.

4.º Relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en espacios marítimos españoles.

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

f) Al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta del Secretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 1.202.000 euros».

Disposición final tercera. *Modificación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.*

Se añade un nuevo artículo, con el siguiente contenido:

«Artículo 27 bis. *Afectación.*

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

Disposición final novena. *Entrada en vigor.*

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

Por tanto,
Mando a todos los españoles, particulares y autoridades, que guarden y hagan guardar esta ley.

Madrid, 1 de octubre de 2021.

FELIPE R.

El Presidente del Gobierno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN