



5/MS/

Madrid, 25 de septiembre de 2020

## **Borrador de anteproyecto 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 para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte por carretera.**

---

El control de la morosidad constituye una de las prioridades políticas de la Unión Europea, que se ha traducido en la aprobación de sendas directivas sobre la materia. La Directiva 2000/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio de 2000, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales y la vigente Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, que derogó la anterior.

La primera Directiva establecía un marco homogéneo de garantías frente a la morosidad mediante la disposición de unos plazos legales de pago en las operaciones comerciales entre empresas y entre éstas y las Administraciones públicas, así como las consecuencias por no cumplirlas para el obligado al pago, que debe abonar intereses de demora, concediéndose al acreedor, además, el derecho a reclamar una indemnización por los costes en los que pudiera haber incurrido.

Las disposiciones de la Directiva 2000/53/CE fueron objeto de transposición al ordenamiento español a través de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la se establecen medidas de lucha contra la morosidad.

Posteriormente, la aprobación de la Directiva 2011/7/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, introdujo modificaciones sustantivas en la Directiva 2000/53/CE, trasladadas a nuestro ordenamiento jurídico mediante la aprobación de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, la cual, entre otras novedades, incorporaba la obligación de empresas y Administraciones de hacer públicos sus plazos medios de pago a proveedores.

En el ámbito concreto del transporte de mercancías por carretera, la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, regula en su artículo 41 el supuesto de demora en el pago del precio, delimitando claramente el momento a partir del cual el deudor incurre en mora y con la voluntad, asimismo, de evitar pactos de contenido abusivo para el porteador. Dicha ley establece remisiones en la regulación sobre esta materia a la Ley 3/2004, de 29 de diciembre.

No obstante, la legislación española referida se ha demostrado insuficiente para desincentivar de manera efectiva la morosidad empresarial, siendo el plazo medio de pago en las operaciones comerciales de noventa días, muy por encima del registrado en otros países europeos y del máximo fijado en la normativa comunitaria enunciada.

La morosidad influye negativamente en la liquidez de las empresas, complicando su gestión financiera y afectando a su competitividad y rentabilidad cuando se ven obligadas a solicitar financiación exterior. El riesgo de esta influencia negativa aumenta drásticamente en períodos de crisis económica, como el motivado por la pandemia ocasionada por el COVID-19, al hacerse más difícil la financiación, y afecta especialmente a las empresas de mediano y pequeño



tamaño (PYMES), puesto que comporta una grave desestabilización de su estructura financiera, que puede condicionar incluso la viabilidad de las mismas.

En el sector del transporte de mercancías por carretera en España esta circunstancia es la predominante, puesto que el tejido empresarial está constituido por empresas de reducido tamaño, sobre las que impactan duramente las consecuencias de los incumplimientos sistemáticos de los plazos máximos legalmente establecidos para el pago de los servicios de transporte prestados, máxime cuando ellas deben hacer frente a buena parte de sus gastos ordinarios a treinta días.

Del total de empresas de transporte público de mercancías con autorización de ámbito nacional, la media de vehículos por empresa no supera los 3,53, siendo este dato de 4,26 en el caso de las empresas autorizadas a hacer transporte con cualquier clase de vehículo. No obstante, es significativo el hecho de que el 51,6 por ciento de las empresas dedicadas al transporte de mercancías con vehículos pesados únicamente disponen de un solo vehículo.

Por todo lo expuesto, se considera necesario crear un nuevo tipo infractor en los supuestos de incumplimiento del plazo máximo legal de pago previsto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, cuando afecten al ámbito de un contrato de transporte de mercancías por carretera, en línea con los precedentes existentes en nuestro ordenamiento jurídico referidos a otros sectores económicos en los que, al igual que en los transportes de mercancías por carretera, es frecuente una asimetría entre las partes en la relación contractual que propicia aún más, si cabe, el incumplimiento de los plazos de pago de los portes.

Tal es el caso de la Ley 7/1996, de 15 de enero, de Ordenación del Comercio Minorista y de la Ley 12/2013, de 2 de agosto, de medidas para mejorar el funcionamiento de la cadena alimentaria.

Además, se prevé la publicidad de las resoluciones sancionadoras impuestas por estos incumplimientos, como sucede en otros sectores y en el Derecho comparado, con fines disuasorios, pero también punitivos, puesto que el elemento reputacional debe jugar un papel importante para combatir las prácticas de competencia desleal en el mercado.

El objeto de la reforma persigue sancionar el incumplimiento del plazo máximo de pago legalmente establecido, puesto que el incumplimiento del plazo de pago previsto, en su caso, por las partes en el contrato dentro de dicho límite ya lleva aparejado las consecuencias asociadas a la morosidad eventualmente pactadas por las partes, así como las previstas, tanto en la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías, como en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, a la que la Ley del contrato de transporte se remite en este punto y que pueden ser reclamadas por vía judicial o extrajudicial a través de las Juntas Arbitrales de Transporte.

La norma se estructura en un artículo único y dos disposiciones finales.

Esta ley se ajusta a los principios de buena regulación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, al responder a los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y previa deliberación del Consejo de Ministros, en su reunión del día...



**Artículo único.** *Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

La Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se añade un apartado 39 al artículo 140 con el siguiente contenido:

«39. El incumplimiento del plazo legal máximo de pago de sesenta días previsto en el apartado tercero del artículo 4 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, en los contratos de transporte de mercancías por carretera sujetos a la Ley 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.»

Dos. La letra g) del artículo 143.1 queda redactada en los siguientes términos:

«Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los puntos 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38 y 39 del artículo 140, cuando la cuantía de la deuda en esta última infracción no supere los 2.000 euros.»

Tres. La letra h) del artículo 143.1 queda redactada en los siguientes términos:

«Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 y 39 del artículo 140, cuando la cuantía de la deuda en esta última infracción esté comprendida entre los 2.001 y 4.000 euros»

Cuatro. La letra i) del artículo 143.1 queda redactada en los siguientes términos:

«Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 y 39 del artículo 140, cuando la cuantía de la deuda en esta última infracción sea superior a 4.000 euros.»

Cinco. El artículo 144 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 144. *Publicidad de las resoluciones sancionadoras en materia de morosidad en los contratos de transporte de mercancías por carretera.*

1. La Administración pública competente para la imposición de las sanciones publicará de forma periódica las resoluciones sancionadoras impuestas por infracciones previstas en el apartado 39 del artículo 140 que hayan adquirido firmeza en vía administrativa o, en caso de haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo, en vía judicial. En el caso de las sanciones que imponga la Administración General del Estado, esta publicidad se dará por medio de la página web del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.

2. La publicidad activa y el acceso a la información pública regulados por el título I de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen



gobierno, se someterán, cuando la información contenga datos personales, a lo dispuesto en los artículos 5.3 y 15 de la referida ley, así como en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.»

**Disposición final primera.** *Título competencial.*

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

**Disposición final segunda.** *Entrada en vigor.*

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