

## **PROPUESTAS DE CONFEDETRANS SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY “OMNIBUS”**

### **Artículo 21: Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.**

Se propone su SUPRESIÓN.

#### **Motivación:**

1.- Como indica la propia Memoria del Análisis del Impacto Normativo del Anteproyecto, el mismo obedece a la necesidad de transposición de la Directiva 2006/123/CE de 12 de diciembre de 2006 (en adelante Directiva de Servicios). Pues bien, el art. 2.2 de la citada Directiva de Servicios, recoge las actividades a las que NO les resulta de aplicación dicha norma, concretamente, en el apartado d) recoge los servicios en el ámbito del transporte. Por lo tanto, debe excluirse cualquier modificación normativa referente al ámbito del transporte por este Anteproyecto.

En este sentido, el propio apartado 17 de los Considerandos de la Directiva de Servicios recoge expresamente que “determinados servicios de interés económico general, como los que pueden existir en el sector del transporte, están excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva”.

2.- No deja de resultar paradójico que mediante el presente Proyecto normativo se pretendan introducir modificaciones de gran trascendencia para el sector como la eliminación de la prohibición de la venta a pérdida (art. 19 de la LOTT), el régimen tarifario (art. 18 y 19 de la LOTT) o el régimen jurídico de autorizaciones (arts. 49 y 50 de la LOTT), cuestiones que, en las últimas reformas normativas, han sido objeto de un amplio análisis y debate entre la Administración y el sector, incluso respecto a alguna de ellas habiéndose alcanzado un amplio grado de consenso que parece que ahora se pretende romper, y ello con un exiguo y ridículo plazo para informe de 15 días (con la Semana Santa de por medio), sin ninguna reunión informativa al respecto por parte de la Administración, incluso sin un debate interno del propio sector. Desconocemos si esta nueva forma de actuar de la Administración respecto a la tramitación de reformas normativas que afectan de forma directa al transporte responde a un cambio de “talante” del nuevo Ministro de Fomento o simplemente se trata de cuestiones que en su día tuvieron la oposición frontal del sector en su conjunto o de una parte muy importante de éste, y la Administración pretende introducir las “a hurtadillas”, mediante un proyecto normativo que según la propia Directiva de Servicios no debería afectar al sector del transporte. Tal vez sea por estas causas por las que la fundamentación y motivación en la Memoria del Análisis del Impacto Normativo

**CONFEDETRANS**

C/ Guillermo de Osma, nº 25, bajo.  
C.P. 28045 Madrid.  
Tel. 91 354 50 54 y Fax 91 354 50 18

respecto a las modificaciones de los arts. 18, 19, 49 y 50 de la LOTT brillen por su ausencia.

En todo caso, las materias afectadas referentes al transporte entendemos que deben ser objeto de un debate más amplio y pausado, debiendo introducirse cualquier modificación mediante un reforma de la legislación sectorial y no mediante una reforma de una ley de carácter plurisectorial u horizontal.

**3.-** Tampoco deja de resultar contradictorio que el presente Anteproyecto de Ley responda también a la necesidad de adaptar la normativa del sector servicios a la futura Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, sobre cuyo Anteproyecto de Ley no se ha informado a los máximos órganos de representación del sector del transporte.

**4.-** La modificación del art. 19.1 de la LOTT parece pretender un fomento de la prestación del servicio a pérdida (más aún), tanto del transporte, de mercancías y de viajeros, como de sus actividades auxiliares y complementarias. Lo único que recoge el actual art. 19.1 de la LOTT es algo tan obvio, elemental y básico como que el precio del servicio debe cubrir los costes del mismo en unas condiciones normales de productividad y organización, lo que genera perplejidad es la supresión de ese principio fundamental de la legislación sectorial del transporte, pues puede entenderse que lo que se persigue “in omitiendo” es fomentar bien la competencia desleal con precios por debajo de costes con el fin de eliminar a competidores, bien la economía sumergida mediante condiciones en la prestación de servicios que no sean los normales de productividad y organización.

Dicha modificación resulta contraria al propio art. 38 de la CE que no sólo reconoce el principio de libertad de mercado, como lo hace igualmente nuestra actual LOTT, sino que exige a los poderes públicos que garanticen y protejan la defensa de la productividad empresarial. Además, el art. 17 de la Ley de Competencia Desleal establece que se reputará desleal la venta realizada bajo coste cuando, entre otras, forme parte de una estrategia encaminada a eliminar a un competidor o grupo de competidores del mercado, que es lo que la práctica nos dice que sucede cuando una empresa de forma sistemática y continuada presta sus servicios de transporte por debajo de los costes, por lo que resulta necesaria e imprescindible mantener la actual redacción del citado art. 19 de la LOTT.

**5.-** La supresión de los arts. 49 y 50 de la LOTT suponen una profunda modificación sobre el actual régimen jurídico de autorizaciones, pues además de los requisitos de carácter personal que se recogen en el art. 42 de la LOTT, se exigen otros de tipo cuantitativo, lo cual durante todo este tiempo ha servido para procurar regular y ordenar el sector. Es cierto que dichos requisitos tienen

**CONFEDETRANS**

C/ Guillermo de Osma, nº 25, bajo.  
C.P. 28045 Madrid.  
Tel. 91 354 50 54 y Fax 91 354 50 18

incidencia en la oferta, pero no lo es menos que sirven como unos parámetros mínimos de exigencia y calidad en la prestación del servicio de transporte. La eliminación de los mismos va a suponer un desproporcionado y descontrolado aumento de la oferta de transporte, nada recomendable y menos aún en los tiempos que corren, así como un descenso de los parámetros de calidad en la prestación del servicio de transporte.

También debe seguir permitiéndose que la Administración, ante situaciones excepcionales y extraordinarias como las que recoge el art. 49 de la LOTT pueda establecer limitaciones o contingentes a la expedición de nuevas autorizaciones de transporte, pues siempre que se trate de una situación muy coyuntural la Administración debe disponer de las herramientas que le proporcionan los arts. 49 y 50 de la LOTT para superar momentos de extrema dificultad en el mercado, como el actual.

En Madrid, a 15 de abril de 2009.