

I. DISPOSICIÓN XERAIS

XEFATURA DO ESTADO

16029 *Lei 13/2021, do 1 de outubro, pola que se modifica a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres en materia de infraccións relativas ao arrendamento de vehículos con condutor e para loitar contra a morosidade no ámbito do transporte de mercadorías por estrada, así como outras normas para mellorar a xestión no ámbito do transporte e as infraestruturas.*

FELIPE VI

REI DE ESPAÑA

Saiban todos os que a viren e a entenderen que as Cortes Xerais aprobaron e eu sanciono a seguinte lei:

PREÁMBULO

I

Esta lei nace a partir de dous proxectos de lei: o Proxecto de lei polo que se modifica a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, en materia de infraccións relativas ao arrendamento de vehículos con condutor, e o Proxecto de lei polo que se modifica a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, en materia de infraccións para loitar contra a morosidade no ámbito do transporte de mercadorías por estrada.

No referente ao arrendamento de vehículos con condutor, ten por obxecto adecuar o réxime sancionador aplicable á actividade ás novas condicións de prestación desa clase de servizos, establecidas no Real decreto lei 13/2018, do 28 de setembro, polo que se modifica a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres en materia de arrendamento de vehículos con condutor (en diante, LOTT).

Para este efecto, modifícase o artigo 140 da mencionada lei para establecer seis novos tipos infractores, relativos á realización dos servizos fóra do ámbito territorial en que legalmente se teñen que desenvolver ou incumprindo aquelas específicas condicións que legal ou regulamentariamente se encontren establecidas e, especialmente, a obriga de comunicar á Administración, antes do seu inicio, os datos relativos a cada servizo realizado e a recollida de clientes que non contratasen previamente o servizo, así como aqueloutras relacionadas coa captación de clientes ou coa obriga de portar a documentación de control ou o itinerario do servizo, os horarios e calendarios de prestación do servizo e as características técnicas ou a adecuada sinalización do vehículo.

Tendo en conta que as condutas que agora se tipifican supoñen un incumprimento de condicións esenciais da actividade de arrendamento de vehículos con condutor, destinadas a delimitar a súa específica natureza da que é propia doutros servizos de transporte de viaxeiros, considérase necesario atribuírlles a máxima gravidade e, en consecuencia, xustifícase a súa cualificación como infraccións moi graves.

A tipificación destas novas infraccións exige unha paralela modificación do réxime sancionador previsto na LOTT, para emparellarles a correspondente sanción.

Así, modifícanse os puntos 1 e 4 do artigo 143 e engádese un novo punto 6 ao dito artigo, para establecer as sancións correspondentes á comisión das novas infraccións, e prevese, ademais, a elevación da sanción ou a revogación da autorización nos supostos en que a conduta do infractor deveña en contumacia.

II

Por outra banda, a loita contra a morosidade no ámbito do transporte de mercadorías por estrada constitúe unha das prioridades políticas da Unión Europea, que se traduciu na aprobación de senllas directivas sobre a materia. A Directiva 2000/35/CE do Parlamento Europeo e do Consello, do 29 de xuño de 2000, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade nas operacións comerciais, e a vixente Directiva 2011/7/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 16 de febreiro de 2011, que derogou a anterior.

A primeira directiva establecía un marco homoxéneo de garantías fronte á morosidade mediante a disposición duns prazos legais de pagamento nas operacións comerciais entre empresas e entre estas e as administracións públicas, así como as consecuencias por non cumprilas para o obrigado ao pagamento, que debe aboar xuros de demora, e concedíasele ao acredor, ademais, o dereito para reclamar unha indemnización polos custos en que puidese ter incorrido.

As disposicións da Directiva 2000/35/CE foron obxecto de transposición ao ordenamento español a través da Lei 3/2004, do 29 de decembro, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade.

Posteriormente, a aprobación da Directiva 2011/7/UE do Parlamento Europeo e do Consello, do 16 de febreiro de 2011, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade nas operacións comerciais, introduciu modificacións substantivas na Directiva 2000/35/CE, trasladadas ao noso ordenamento xurídico mediante a aprobación da Lei 15/2010, do 5 de xullo, de modificación da Lei 3/2004, a cal, entre outras novidades, incorporaba a obriga de empresas e administracións de faceren públicos os seus prazos medios de pagamento a provedores.

No ámbito concreto do transporte de mercadorías por estrada, a Lei 15/2009, do 11 de novembro, do contrato de transporte terrestre de mercadorías, regula no seu artigo 41 o suposto de demora no pagamento do prezo, delimitando claramente o momento a partir do cal o debedor incorre en mora e coa vontade, así mesmo, de evitar pactos de contido abusivo para o transportista. A dita lei establece remisións na regulación sobre esta materia á Lei 3/2004, do 29 de decembro.

Non obstante, a lexislación española referida demostrouse insuficiente para desincentivar de maneira efectiva a morosidade empresarial, ao estar o prazo medio de pagamento nas operacións comerciais de noventa días, moi por riba do rexistrado noutros países europeos e do máximo fixado na normativa comunitaria enunciada.

A morosidade inflúe negativamente na liquidez das empresas, complica a súa xestión financeira e afecta a súa competitividade e rendibilidade cando se ven obrigadas a solicitar financiamento exterior. O risco desta influencia negativa aumenta drasticamente en períodos de crise económica, como o motivado pola pandemia ocasionada pola COVID-19, ao facerse máis difícil o financiamento, e afecta especialmente as empresas de mediano e pequeno tamaño (pemes), debido a que comporta unha grave desestabilización da súa estrutura financeira, que pode condicionar incluso a súa viabilidade.

No sector do transporte de mercadorías por estrada en España, esta circunstancia é a predominante, posto que o tecido empresarial está constituído por empresas de reducido tamaño, sobre as que impactan duramente as consecuencias dos incumprimentos sistemáticos dos prazos máximos legalmente establecidos para o pagamento dos servizos de transporte prestados, máxime cando elas deben facer fronte a boa parte dos seus gastos ordinarios a trinta días.

Do total de empresas de transporte público de mercadorías con autorización de ámbito nacional, a media de vehículos por empresa non supera os 3,53 e este dato é de 4,26 no caso das empresas autorizadas para facer transporte con calquera clase de vehículo. Non obstante, é significativo o feito de que o 51,6 por cento das empresas dedicadas ao transporte de mercadorías con vehículos pesados unicamente dispón dun só vehículo.

Por todo o exposto, considérase necesario crear na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, un novo tipo infractor polo incumprimento do prazo máximo legal de pagamento de sesenta días previsto na Lei 3/2004, do 29 de decembro, nos contratos de transporte de mercadorías por estrada, en liña cos precedentes existentes no noso ordenamento xurídico referidos a outros sectores económicos en que, do mesmo xeito que nos transportes de mercadorías por estrada, é frecuente unha asimetría entre as partes na relación contractual que propicia aínda máis, se cabe, este incumprimento, o que fai necesario abordar esta situación de competencia desleal no marco normativo ordenador da actividade. Tal é o caso da Lei 7/1996, do 15 de xaneiro, de ordenación do comercio retalista, e da Lei 12/2013, do 2 de agosto, de medidas para mellorar o funcionamento da cadea alimentaria.

O obxecto desta disposición é sancionar o incumprimento do límite máximo de pagamento indispoñible previsto na Lei 3/2004, do 29 de decembro, é dicir, sancionar os supostos en que se pague a máis de sesenta días, á marxe de que as partes non pactasen un prazo de pagamento e operase o prazo legal de trinta días, ou se incumpra o prazo eventualmente pactado polas partes dentro do dito límite. Nestes últimos supostos, producíranse as consecuencias contractual e legalmente establecidas, pero non se incorrería nunha infracción administrativa.

Ademais, prevese a publicidade das resolucións sancionadoras impostas por estes incumprimentos, como sucede noutros sectores e no dereito comparado, con fins disuasorios, posto que a reputación empresarial tamén debe xogar un papel importante para combater as prácticas de competencia desleal no mercado.

III

Por último, no marco da súa tramitación parlamentaria, incluíronse diversos aspectos que contribuirán a mellorar a xestión no ámbito do transporte e das infraestruturas.

Como disposicións adicionais inclúese, en primeiro lugar, o incremento temporal da antigüidade máxima dos vehículos que realizan transportes incluídos dentro do ámbito de aplicación do artigo 1.a) do Real decreto 443/2001, do 27 de abril, sobre condicións de seguridade no transporte escolar e de menores.

A crise sanitaria ocasionada pola COVID-19 e as medidas asociadas de restrición da mobilidade afectaron enormemente a demanda dos servizos de transporte público discrecional de viaxeiros por estrada, cun descenso de viaxeiros entre marzo e decembro de 2020 do 85 % fronte ao ano anterior. Moitos destes servizos de transporte son prestados por empresas de reducido tamaño que tamén realizan transporte público regular de uso especial de escolares para garantiren a rendibilidade do seu negocio.

Co fin de paliar os efectos da pandemia neste sector, inclúese o incremento temporal da antigüidade máxima dos vehículos que realizan transportes incluídos dentro do ámbito de aplicación do artigo 1.a) do Real decreto 443/2001, do 27 de abril, sobre condicións de seguridade no transporte escolar e de menores, ata un máximo de 18 anos na península e ata 20 anos nos territorios extrapeninsulares, condicionado a que se acredite que o vehículo se viña dedicando con anterioridade á realización desa mesma clase de transporte, ou ben presente o certificado de desmantelamento doutro vehículo que no corrente curso escolar ou no anterior estivese adscrito a unha autorización de transporte regular de uso especial de escolares, e sen prexuízo do cumprimento da inspección técnica nos termos previstos no artigo 6 do Real decreto 443/2001, do 27 de abril.

Inclúese tamén a obriga do Goberno de realizar un estudo da situación do mercado de transporte de mercadorías efectuado en vehículos de menos de dúas toneladas de masa máxima autorizada e o seu impacto sobre o emprego e a actividade derivado da entrada de novos operadores non especializados, no prazo máximo dun ano desde a entrada en vigor desta lei, e que deberá presentarse na Comisión de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana do Congreso dos Deputados co fin de detectar, se for o caso, situacións de competencia asimétrica entre os distintos operadores que efectúan transporte de mercadorías por estrada.

Engadido a todo o anterior, modifícase o artigo 67 da Lei 24/2001, de medidas fiscais, administrativas e da orde social, que regula o réxime xurídico aplicable á Sociedad Mercantil Estatal Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica SME MP, S.A. (SENASA), co obxecto de adaptar o texto á nova Lei 9/2017, do 9 de novembro, de contratos do sector público, pola que se traspoñen ao ordenamento xurídico español as directivas do Parlamento Europeo e do Consello 2014/23/UE e 2014/24/UE, do 26 de febreiro de 2014, incluíndo a determinación de que SENASA sexa medio propio personificado naqueles entes, organismos e entidades vinculados ou dependentes da Administración xeral do Estado cuxo capital sexa integramente de titularidade pública, así como para determinar que o órgano competente para a fixación das tarifas de SENASA sexa o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, que actualmente exerce a súa tutela de conformidade co disposto no artigo 176 da Lei 33/2003, do 3 de novembro, do patrimonio das administracións públicas.

Modifícase tamén o texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto lexislativo 2/2011, do 5 de setembro.

En primeiro lugar, engádese un antepenúltimo parágrafo ao punto 5 do artigo 159 xa que, coa pandemia, se demostrou que os cálculos incluídos no texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante e cuxa redacción data de 2011 non se axustan a situacións como a acontecida en 2020, as cales, lamentablemente, se poden volver repetir. Co aumento do período para o cálculo das percepcións do Fondo de Compensación Interportuario (FCI) dun exercicio a cinco conséguese que, no futuro, se poidan destinar máis recursos económicos a paliar as situacións de portos que presentan circunstancias de especial illamento, como os de Ceuta e Melilla.

En segundo lugar, modifícase o segundo parágrafo do punto 3 bis do artigo 245, para corrixir unha errata que dá ao artigo un sentido contrario ao pretendido e que tería implicado a frustración do propósito do lexislador de favorecer os tráxicos entre a península cos arquipélagos e as cidades autónomas. Estes servizos marítimos, como puxo de manifesto a crise da COVID-19, son esenciais para a conectividade e o abastecemento dos territorios extrapeninsulares.

En terceiro lugar, modifícase o artigo 315.1 do texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante, aprobado polo Real decreto lexislativo 2/2011, do 5 de setembro. Esta modificación responde á clarificación da competencia para a imposición das sancións previstas no texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante por infraccións graves relativas á prevención da contaminación do medio mariño producida desde buques ou plataformas fixas ou outras instalacións que se encontren en zonas en que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición.

Coa modificación do dito texto refundido pola Lei 14/2014, do 24 de xullo, de navegación marítima, atribuíuse ás autoridades portuarias a competencia en materia de prevención e control das emerxencias, limpeza e control das contaminacións que se produzan na zona de servizo dos portos, cuestión pacífica ata o de agora. Non obstante, recentemente suscitáronse interpretacións diversas sobre a competencia para a imposición das sancións por contaminación do medio mariño producidas desde buques, plataformas fixas ou outras instalacións que se encontren en augas situadas en zonas en que España exerce soberanía, dereitos soberanos ou xurisdición, en concreto nas augas portuarias dos portos de titularidade estatal. Non obstante, ao tratarse de infraccións en materia de mariña civil, de acordo co artigo 310.2 do texto refundido, ten que resultar clara a atribución das competencias ao director xeral da Mariña Mercante para a imposición desta clase de sancións por infraccións graves ou para propoñelas por infraccións moi graves, a semellanza da atribución que das leves se fai aos capitáns marítimos polo artigo 315.1.b).

Por iso, propónse unha modificación de varios puntos do artigo 315.1 que identifique expresamente os ámbitos que concirnen ao director xeral da Mariña Mercante e, en consecuencia, ao Consello de Administración das Autoridades Portuarias.

Por último, determínanse os órganos competentes para a imposición de sancións por infraccións moi graves tipificadas no texto refundido, sexan ou non da mariña civil, con

igualdade ao disposto sobre a titularidade e o exercicio da competencia sancionadora no Regulamento do procedemento sancionador das infraccións no ámbito da mariña civil, aprobado polo Real decreto 1772/1994, do 5 de agosto, onde se desconcentrou a competencia na imposición de sancións no ámbito da mariña civil.

Doutra banda, modifícase tamén a Lei 37/2015, do 29 de setembro, de estradas, para engadir un novo artigo 27.bis, que determina que o importe dos dereitos liquidados polo uso ou explotación das áreas de servizo e outros elementos funcionais da estrada quedará afecto ao financiamento dos servizos e obras de conservación e explotación da Rede de estradas do Estado (REE), co fin de que estes ingresos queden vinculados a esta actividade e así contribuír a asegurar un adecuado financiamento da conservación da REE que hoxe en día presenta certo déficit acumulado e unhas necesidades en aumento.

Así mesmo, modifícase a letra d) do punto 3 do artigo 50, modifícase a letra a) e suprímese a letra e) do punto 1 do artigo 56, e modifícase o punto 4 do artigo 109 da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario.

O marco sancionador actual da Lei do sector ferroviario (LSF) cualifica como moi graves determinados feitos que suporían o cesamento de actividade da empresa, cando os ditos feitos non supoñen infraccións dunha magnitude tal que xustifique comportar unha sanción tan relevante, agravada, o que en último termo podería afectar o dereito á mobilidade dos cidadáns.

Dado o anterior, a modificación legal elimina este risco de afección ao dereito de mobilidade dos cidadáns, xa que a retirada da licenza se limita aos supostos concretos que afecten de maneira grave a seguridade ferroviaria ou o dereito á mobilidade das persoas, e deixa que sexa o órgano competente para impor a sanción o que deba valorar se procede a súa aplicación ou non, atendendo ás circunstancias concretas do caso.

Así mesmo, e en virtude de que o dereito da Unión non diferencia entre infraccións moi graves, graves e leves, a transposición ao dereito nacional da referencia que a Directiva 2012/34 fai a «infraccións graves» no seu artigo 19 debe entenderse realizada a aquelas dunha maior importancia ou entidade, é dicir, única e exclusivamente ás que son definidas como moi graves pola Lei 38/2015, do 29 de setembro, e, por tanto, elimínase tamén a referencia á reiteración das infraccións tipificadas na lexislación de transporte, pois o dito artigo 19 unicamente se refire a esta reiteración no relativo ás infraccións das obrigas derivadas do «dereito social ou laboral» (letra d).

Adicionalmente, modifícase a letra a) da disposición adicional primeira do Real decreto lei 13/2018, do 28 de setembro, polo que se modifica a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, en materia de arrendamento de vehículos con condutor, especificando que as condicións de precontratación poden ser entendidas, se for o caso, como o establecemento dun intervalo de tempo mínimo entre a contratación ou a designación do vehículo e a prestación do servizo, e incluíndo a posibilidade de prever medidas destinadas a minimizar os percorridos en baleiro, así como horarios ou calendarios obrigatorios.

Finalmente, tamén se inclúe a modificación da disposición adicional primeira do Real decreto lei 26/2020, do 7 de xullo, de medidas de reactivación económica para facer fronte ao impacto da COVID-19 nos ámbitos de transportes e vivenda.

A duración da emerxencia sanitaria continúa impedindo ou dificultando enormemente a celebración de vistas orais por parte das xuntas arbitrais do transporte. Ademais, nun contexto de crise económica, as demandas de arbitraje aumentan extraordinariamente, o que pode levar ao colapso do sistema arbitral establecido na Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres.

O Real decreto lei 26/2020, do 7 de xullo, de medidas de reactivación económica para facer fronte ao impacto da COVID-19 nos ámbitos de transportes e vivenda, estableceu a posibilidade de seguir un procedemento escrito en determinadas ocasións, o que resolveu en gran parte o problema apuntado. Non obstante, esta opción limitouse ás reclamacións presentadas ata o 31 de decembro de 2020 e, dada a evolución actual

da pandemia, entón imprevisible, considérase necesario ampliar a posibilidade de seguir este procedemento para resolver as reclamacións que se presenten durante 2021.

É, por tanto, necesario e urxente permitir que continúe axilizándose o funcionamento dun instrumento de protección das partes do contrato de transporte de incuestionable éxito e que sempre encontrou o apoio decidido, tanto das asociacións de usuarios como das de transportistas e intermediarios.

Con este fin, mantense a posibilidade de que se poida prescindir da vista oral para resolver as reclamacións máis sinxelas e de escasa contía presentadas ou que se presenten durante o ano 2021, nos termos establecidos no artigo 30 do Real decreto lei 26/2020. Esta limitación temporal considérase suficiente ao entender que poderán celebrarse posteriormente as vistas orais con normalidade.

Esta lei axústase aos principios de boa regulación, de conformidade co disposto no artigo 129 da Lei 39/2015, do 1 de outubro, do procedemento administrativo común das administracións públicas, ao responder aos principios de necesidade, eficacia, proporcionalidade, seguridade xurídica, transparencia e eficiencia.

Cúmrese co principio de necesidade, que quedou plenamente xustificado.

Igualmente, dáse cumprimento aos principios de seguridade xurídica, proporcionalidade e eficacia, e destácase que as medidas que incorpora son congruentes co ordenamento xurídico e incorporan a mellor alternativa posible ao conteren a regulación necesaria e imprescindible para a consecución dos obxectivos previamente mencionados.

De acordo co principio de transparencia, seguiuise na tramitación desta norma o disposto na Lei 19/2013, do 9 de decembro, de transparencia, acceso á información pública e bo goberno, ademais de posibilitar a participación activa dos destinatarios mediante o proceso de consultas a que se someteu a iniciativa.

Así mesmo, en cumprimento do previsto na Lei 50/1997, do 27 de novembro, do Goberno, o texto foi sometido ao preceptivo trámite de consulta e audiencia mediante a súa posta á disposición dos sectores afectados na sede electrónica do Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana.

O texto enviouse ao Consello Nacional de Transportes Terrestres, ao Comité Nacional do Transporte por Estrada e aos órganos competentes en materia de transporte terrestre das distintas comunidades autónomas.

Esta norma adecúase ao principio de eficiencia na medida en que leva a cabo unha xestión eficiente dos recursos públicos e non impón cargas administrativas innecesarias ou accesorias aos cidadáns.

Esta norma dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1. 21.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre os transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma, e no artigo 149.1.6.^a e 8.^a, na ordenación dos rexistros e instrumentos públicos, e lexislación civil, coas excepcións establecidas para o dereito civil autonómico especial, así como as competencias que corresponden ao Estado en materia de lexislación laboral, facenda do Estado, mariña mercante e portos de interese xeral, de conformidade co disposto no artigo 149.1.7.^a, 149.1.14.^a e 149.1.20.^a da Constitución. Tamén ao abeiro do disposto no artigo 149.1.13.^a, 21.^a e 24.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre «bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica», «ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma» e «obras públicas de interese xeral ou cuxa realización afecte máis dunha comunidade autónoma», así como a competencia estatal en materia de «facenda xeral e débeda do Estado», de acordo co artigo 149.1.14.^a da Constitución. Finalmente, tamén aplica a competencia exclusiva que lle atribúe ao Estado a Constitución, no seu artigo 149.1.21.^a e 24.^a, sobre o réxime xeral de comunicacións e sobre as obras públicas de interese xeral cuxa realización afecte máis dunha comunidade autónoma, así como no artigo 149.1.13.^a e 18.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre as bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica e a competencia

sobre a lexislación básica sobre contratos e concesións administrativas, respectivamente.

Artigo único. *Modificación da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres.*

A Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, queda modificada nos seguintes termos:

Un. Engádense os puntos 39 e 40 ao artigo 140, co seguinte contido:

«39. A realización de servizos de arrendamento de vehículos con condutor cando se dea algunha das seguintes circunstancias:

39.1 Inicio dun servizo nun ámbito territorial distinto daquel en que resulte obrigatorio facelo ou o incumprimento das limitacións que definen a prestación habitual do servizo no territorio en que se encontre domiciliada a autorización en que se amparan, nos supostos en que este réxime resulte de aplicación.

39.2 Inicio dun servizo sen que o titular da autorización comunícase, por vía electrónica, os datos relativos a este exixidos pola lexislación vixente ao Rexistro de Comunicacións dos Servizos de Arrendamento de Vehículos con Condutor da Dirección Xeral de Transporte Terrestre.

39.3 A circulación para busca, recollida ou para propiciar a captación de clientes que non contratasen nin soliciten previamente o servizo no tempo previsto para a precontratación do servizo.

39.4 O incumprimento das condicións legal ou regulamentariamente establecidas en relación co itinerario do servizo, os horarios e calendarios de prestación do servizo e as características técnicas ou a adecuada sinalización do vehículo.

39.5 Inicio dun servizo e a recollida de clientes por parte do titular da autorización sen que os clientes efectuasen a precontratación do servizo. Para estes efectos, entenderase precontratación como o establecemento dun intervalo de tempo mínimo entre a contratación ou a designación do vehículo e a prestación do servizo.

39.6 A saída dos vehículos dedicados ao arrendamento con condutor do lugar en que habitualmente se encontren gardados ou estacionados, ou a circulación, sen levar a bordo do vehículo a documentación exixible e a folia de ruta do servizo, ou o incumprimento da posta á disposición da folia de ruta aos servizos de inspección do transporte terrestre, de conformidade coa normativa vixente».

«40. O incumprimento do límite máximo legal de pagamento non dispositivo, previsto no artigo 4 da Lei 3/2004, do 29 de decembro, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade nas operacións comerciais, no pagamento do prezo do transporte nos contratos de transporte de mercadorías por estrada, cando o obrigado ao pagamento non sexa un consumidor e o prezo do transporte sexa superior a 3.000 euros».

Dous. Engádense un punto 26 ao artigo 141, co seguinte contido:

«26. O incumprimento do límite máximo legal de pagamento non dispositivo, previsto no artigo 4 da Lei 3/2004, do 29 de decembro, pola que se establecen medidas de loita contra a morosidade nas operacións comerciais, no pagamento do prezo do transporte nos contratos de transporte de mercadorías por estrada, cando o obrigado ao pagamento non sexa un consumidor e o prezo do transporte sexa igual ou inferior a 3.000 euros».

Tres. Modifícanse as letras d), e), f), g), h), i) e j) do artigo 143.1, que quedan redactadas nos seguintes termos:

«d) Sancionaranse con multa de 401 a 600 euros as infraccións previstas nos puntos 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 e 26 do artigo 141, cando o prezo do transporte, para esta última infracción, sexa inferior a 1.000 euros.»

«e) Sancionaranse con multa de 601 a 800 euros as infraccións previstas nos puntos 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16 e 26 do artigo 141, cando o prezo do transporte, para esta última infracción, estea comprendido entre 1.000 e 1.500 euros.»

«f) Sancionaranse con multa de 801 a 1.000 euros as infraccións previstas nos puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 26 do artigo 141, cando o prezo do transporte, para esta última infracción, estea comprendido entre 1.501 e 3.000 euros.»

«g) Sancionaranse con multa de 1.001 a 2.000 euros as infraccións previstas nos puntos 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39 e 40 do artigo 140, cando o prezo do transporte, para esta última infracción, estea comprendido entre 3.001 a 4.000 euros.»

«h) Sancionaranse con multa de 2.001 a 4.000 euros as infraccións previstas nos puntos 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23 e 40 do artigo 140, cando o prezo do transporte, para esta última infracción, estea comprendido entre 4.001 e 6.000 euros.»

«i) Sancionaranse con multa de 4.001 a 6.000 euros as infraccións previstas nos puntos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 e 40 do artigo 140, cando o prezo do transporte, para esta última infracción, sexa superior a 6.000 euros.»

«j) Sancionaranse con multa de 6.001 a 18.000 euros as infraccións sinaladas na letra i) e con multa de 2.001 a 6.000 euros as infraccións da letra g) sinaladas no artigo 140.39, cando o seu responsable xa fose sancionado, mediante resolución que poña fin á vía administrativa, pola comisión de calquera outra infracción moi grave das previstas nesta lei nos 12 meses anteriores; poderá ascender a 30.000 euros o importe da multa cando se trate de infraccións contidas no punto 40 do artigo 140 e se considere que a conduta afecta significativamente a capacidade e a solvencia económica do acreedor ou se superase en máis de 120 días o prazo máximo legal de pagamento previsto no dito precepto.»

Catro. Modifícase a letra a) do artigo 143.4, que queda redactada nos seguintes termos:

«a) Cando sexan detectadas durante a súa comisión en estrada infraccións que deban ser denunciadas de acordo co previsto nos puntos 1, 10, 11, 12, 15.6, 15.7, 15.11, 15.18, 23, 39.1, 39.2 ou 39.3 do artigo 140 ou no punto 2 do artigo 141.

Nos supostos previstos nos puntos 39.1, 39.2 e 39.3 do artigo 140, procederá á inmovilización do vehículo ata que se produza o pagamento da correspondente sanción pecuniaria.»

Cinco. Engádesse un punto 6 ao artigo 143, coa seguinte redacción:

«6. A imposición de tres sancións no período de dous anos, mediante resolución firme en vía administrativa, pola comisión das infraccións tipificadas no artigo 140.39, contado desde a imposición da primeira delas, en servizos realizados ao abeiro dunha mesma autorización de arrendamento de vehículos con condutor, poderá dar lugar á revogación desta.»

Seis. Introdúcese un novo artigo 144 co seguinte texto:

«Artigo 144. *Publicidade das resolucións sancionadoras en materia de morosidade nos contratos de transporte de mercadorías por estrada.*

1. A Administración pública competente para a imposición das sancións publicará de forma periódica as resolucións sancionadoras impostas por infraccións previstas no punto 40 do artigo 140 que adquirisen firmeza en vía administrativa ou, en caso de interpoñerse recurso contencioso-administrativo, en vía xudicial. No caso das sancións que impoña a Administración xeral do Estado, esta publicidade darase por medio da páxina web do Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana.

2. Cando a información a que se refire o punto anterior conteña datos persoais, a súa publicación axustarase ao disposto na Lei orgánica 3/2018, do 5 de decembro, de protección de datos persoais e garantía dos dereitos dixitais, e na Lei 19/2013, do 9 de decembro, de transparencia, acceso á información pública e bo goberno».

Disposición adicional primeira. *Antigüidade dos vehículos de transporte público regular de uso especial de escolares por estrada durante os cursos escolares 2021-2022 e 2022-2023.*

1. Excepcionalmente, durante os cursos escolares 2021-2022 e 2022-2023, os transportes públicos regulares de uso especial de escolares por estrada incluídos na letra a) do artigo 1 do Real decreto 443/2001, do 27 de abril, sobre condicións de seguridade no transporte escolar e de menores, poderán prestarse con vehículos cunha antigüidade superior a dez anos e inferior a dezoito anos ao comezo do curso escolar para a Península e vinte anos no caso das comunidades autónomas de Canarias e Illes Balears e as cidades autónomas de Ceuta e Melilla, computados desde a súa primeira matriculación, sempre que o solicitante acredite que o vehículo se viña dedicando con anterioridade á realización desta mesma clase de transporte, ou ben presente o certificado de desmantelamento doutro vehículo que no corrente curso escolar ou no anterior estivese adscrito a unha autorización de transporte regular de uso especial de escolares, e sempre que se pasase de forma satisfactoria unha inspección técnica nos termos previstos no artigo 6 do Real decreto 443/2001, do 27 de abril.

2. Para os efectos do cómputo de antigüidade, considerarase o día 1 de setembro como data de inicio do transporte escolar.

Disposición adicional segunda. *Estudo do impacto no sector do transporte de mercadorías por estrada non superior a dúas toneladas por operadores non especializados.*

No prazo máximo dun ano desde a entrada en vigor desta lei o Goberno deberá presentar na Comisión de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana do Congreso dos Deputados un estudo da situación en que se encontra o sector do transporte de mercadorías non superior a dúas toneladas e o impacto sobre o emprego e a actividade, derivado da entrada de novos operadores non especializados, para o seu debate na dita comisión.

Disposición transitoria única. *Comunicación electrónica de datos ao rexistro de comunicacións dos servizos de arrendamento de vehículos con condutor.*

A infracción prevista no artigo 140.39.2 da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, non resultará de aplicación ata a efectiva posta en funcionamento do rexistro de comunicacións dos servizos de arrendamento de vehículos con condutor da Dirección Xeral de Transporte Terrestre.

Ata entón, manterase en vigor a infracción contida no artigo 141.18 e a súa correspondente sanción con multa de 401 a 600 euros, prevista no artigo 143.1.d) da Lei 16/1987.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Déixanse sen contido os puntos 8 e 18 do artigo 141 da Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, sen prexuízo do disposto na disposición transitoria única.

Disposición derradeira primeira. *Modificación da Lei 24/2001, do 27 de decembro, de medidas fiscais, administrativas e da orde social.*

Introdúcense as seguintes modificacións no artigo 67, coa seguinte redacción:

Un. Modifícase o primeiro parágrafo do punto un, que pasa a quedar redactado nos seguintes termos:

«Un. Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica SME MP, S.A. (SENASA) terá a consideración de medio propio personificado e servizo técnico da Administración xeral do Estado e daqueles entes, organismos e entidades vinculados ou dependentes da Administración xeral do Estado, xa se rexan polo dereito público ou privado cuxo capital sexa integramente de titularidade pública, sempre que teñan a condición de poderes adjudicadores, de conformidade co artigo 3.3 da Lei 9/2017, do 9 de novembro, de contratos do sector público, pola que se traspoñen ao ordenamento xurídico español as directivas do Parlamento Europeo e do Consello 2014/23/UE e 2014/24/UE, do 26 de febreiro de 2014, e se cumpran os requisitos establecidos no artigo 32 do mesmo corpo legal, e estará obrigada a realizar os traballos que lle encarguen nas seguintes materias:».

Dous. Modifícase a letra l) do punto un, que queda redactada como segue:

«l) Prestación de servizos de consultoría, realización de estudos, asistencias técnicas, redacción, execución e supervisión de proxectos, incluídos os de seguridade, ambientais, de investigación e innovación, sustentabilidade, mobilidade e facilitación, relacionados co transporte aéreo, a enxeñaría aeronáutica e as súas aplicacións intersectoriais».

Tres. Modifícase o punto dous, que pasa a ter a seguinte redacción:

«Dous. O gasto derivado das actuacións, traballos e estudos realizados por medio de SENASA terá a consideración de gastos correntes ou de investimento (se da natureza do servizo deriva a compra de equipamento ou de calquera outro ben que se poida tratar como inmovilizado). O seu custo determinarase aplicando ás unidades executadas as tarifas que fosen aprobadas polo Ministerio de Transporte, Mobilidade e Axenda Urbana e que serán fixadas en función do custo de realización do servizo, segundo os datos que deite a contabilidade analítica separada, realizada por SENASA, das actividades efectuadas polos traballos que lle encomende a Administración. O seu pagamento efectuarase logo de certificación da conformidade expedida polo órgano que encomendase os traballos. O órgano encomendante poderá supervisar en todo momento a correcta realización por parte de SENASA do obxecto da encomenda».

Catro. Modifícase o punto catro, que queda redactado como segue:

«Catro. Respecto das materias sinaladas no punto un, SENASA non poderá participar nos procedementos para a adjudicación dos contratos que decidan

convocar os poderes adjudicadores dos cales sexa medio instrumental. Non obstante, cando non concorra ningún licitador poderá encargarse a SENASA a actividade obxecto de licitación pública».

Cinco. Modifícase o punto cinco, que queda redactado como segue:

«Cinco. Os contratos de servizos que SENASA deba contratar para a execución das actividades que se expoñen no punto un adjudicaránse mediante a aplicación dos procedementos establecidos para o efecto na Lei 9/2017, do 9 de novembro, de contratos do sector público, pola que se traspoñen ao ordenamento xurídico español as directivas do Parlamento Europeo e do Consello 2014/23/UE e 2014/24/UE, do 26 de febreiro de 2014».

Disposición derradeira segunda. *Modificación do Real decreto legislativo 2/2011, do 5 de setembro, polo que se aproba o texto refundido da Lei de portos do Estado e da mariña mercante.*

Un. Engádese un antepenúltimo parágrafo ao punto 5 do artigo 159, coa seguinte redacción:

«As autoridades portuarias cuxa rendibilidade de calquera dos 5 exercicios inmediatamente anteriores ao ano en que se acorde o plan de empresa, calculados os ingresos por taxas de utilización con coeficientes correctores de valor un, supere a rendibilidade anual obxectivo do sistema portuario non recibirán cantidade ningunha do Fondo de Compensación Interportuario polos supostos 1 ao 5 da letra b) do punto 5, así como tampouco as compensacións ás autoridades portuarias de Ceuta, Melilla, Balears e Canarias polas súas condicións de insularidade, especial illamento e ultraperifericidade, agás que se encontre debidamente formalizado a través dun protocolo, acordo ou norma de alcance nacional».

Dous. Modifícase o segundo parágrafo do punto 3 bis do artigo 245, que queda como segue:

«A bonificación aplicada aos tráxicos regulares de pasaxe ou carga rodada, a que se refire o anterior parágrafo, non computará respecto ao 20 por cento da recadación anual conxunta polas taxas do buque, da pasaxe e da mercadoría, establecido como límite máximo para as bonificacións reguladas no punto 3. Esta bonificación non será incompatible coas que se poidan establecer para un mesmo servizo marítimo conforme o disposto no punto 5 deste artigo».

Tres. Modifícanse as letras c), d) e e) do artigo 315.1 e engádese unha nova letra f), que quedan como segue:

[...]

«c) Ao Consello de Administración da Autoridade Portuaria, nos supostos de infraccións graves:

- 1.º Relativas ao uso do porto e ao exercicio de actividades que se prestan nel, no ámbito das súas competencias.
- 2.º Relativas á prevención da contaminación da zona de servizo do porto, incluído o medio mariño, producida desde terra.
- 3.º Na prestación de servizos portuarios.

d) Ao director xeral da Mariña Mercante, nos supostos de infraccións graves:

- 1.º Relativas ao uso do porto e ao exercicio de actividades que se prestan nel, no ámbito das súas competencias.

- 2.º Contra a seguridade e protección marítimas.
- 3.º Contra a ordenación do tráfico marítimo.
- 4.º Relativas á prevención da contaminación do medio mariño producida desde buques ou plataformas fixas ou outras instalacións que se encontren en espazos marítimos españois.

e) Ao secretario de Estado de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, por proposta de Portos do Estado, ou do director xeral da Mariña Mercante, no ámbito das súas competencias, nos casos de infraccións moi graves, en contía inferior a 1.202.000 euros.

f) Ao ministro de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, por proposta do secretario de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana, nos casos de infraccións moi graves, en contía superior a 1.202.000 euros».

Disposición derradeira terceira. *Modificación da Lei 37/2015, do 29 de setembro, de estradas.*

Engádesse un novo artigo, co seguinte contido:

«Artigo 27 bis. *Afectación.*

O importe dos dereitos liquidados polo uso ou explotación das áreas de servizo e outros elementos funcionais da estrada quedará afecto ao financiamento dos servizos e obras de conservación e explotación da Rede de estradas do Estado».

Disposición derradeira cuarta. *Modificación da Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario.*

A Lei 38/2015, do 29 de setembro, do sector ferroviario, modifícase nos seguintes termos:

Un. O punto 3 do artigo 50 terá a seguinte redacción:

«3. Non poderán obter unha licenza as seguintes entidades:

a) Aquelas cuxos administradores ou membros do seu persoal directivo sufran ou sufrisen, en España ou fóra dela, pena privativa de liberdade, ata que transcorran cinco anos desde o seu íntegro cumprimento; os declarados en situación concursal ou os inhabilitados ou suspendidos para exercer cargos de administración en sociedades, ou os sancionados ou condenados mediante resolución ou sentenza firme polas infraccións a que se refiren os parágrafos b), c) e e) seguintes, mentres tal declaración, inhabilitación ou suspensión estea vixente.

b) As sancionadas por infraccións penais graves, no prazo de cinco anos desde a firmeza da sanción.

c) As que estean incurso nun procedemento concursal.

d) As sancionadas ou condenadas, mediante resolución ou sentenza firmes, por infraccións moi graves cometidas no ámbito da lexislación específica de transportes, ou por infraccións moi graves ou reiteradas das obrigas derivadas das normas sociais ou laborais e resultantes de convenios colectivos vinculantes, en particular da lexislación sobre seguridade e saúde no traballo, no prazo de cinco anos desde a firmeza da última resolución sancionadora.

e) As que, prestando servizos de transporte transfronteirizo de mercadorías suxeitos a trámites alfandegueiros, fosen sancionadas por infraccións moi graves ou graves ou reiteradas por incumpriren as normas que regulen o réxime alfandegueiro, no prazo de cinco anos desde a firmeza da resolución sancionadora».

Dous. O punto 1 do artigo 56 terá a seguinte redacción:

«1. Son causas de revogación da licenza concedida a unha empresa ferroviaria as seguintes:

a) O incumprimento sobrevido por parte da empresa ferroviaria dos requisitos exixidos no artigo 50.1 para o seu outorgamento, así como que estea incurso nalgunha das causas enumeradas no artigo 50.3, letras d) e e), cando o feito ilícito cometido afecte gravemente a seguridade ferroviaria ou o dereito á mobilidade das persoas. Non obstante, cando a licenza sexa revogada por incumprimento do requisito de capacidade financeira, a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria poderá, por razóns de interese xeral, conceder á empresa ferroviaria unha licenza temporal sempre que non se comprometa a seguridade do servizo de transporte ferroviario. Esta licenza temporal terá validez durante un período máximo de seis meses.

b) A declaración en estado concursal, salvo que a Axencia de Seguridade Ferroviaria constate que, dentro dun prazo razoable, a empresa poderá ter viabilidade financeira. A apertura da fase de liquidación dará lugar á revogación sempre que a Axencia Estatal de Seguridade Ferroviaria chegue ao convencemento de que non existen perspectivas realistas de saneamento financeiro.

c) A obtención da licenza en virtude de declaracións falsas ou por outro medio irregular.

d) O acaecemento dalgunha das causas de disolución forzosa da empresa ferroviaria, previstas no artigo 363 do texto refundido da Lei de sociedades de capital, aprobado polo Real decreto legislativo 1/2010, do 2 de xullo».

Tres. O punto 4 do artigo 109 queda redactado como segue:

«4. A comisión dunha infracción moi grave poderá supor a revogación ou suspensión da licenza administrativa, título habilitante, autorización de seguridade, certificado de seguridade, homologación, autorización ou certificación e a consecuente inhabilitación temporal para o exercicio da actividade por un período máximo dun ano. No caso de comisión de infraccións graves, poderase acordar a suspensión das habilitacións citadas durante un prazo máximo de seis meses. En ambos os casos poderá acordarse, se for o caso, a precintaxe da maquinaria e do material rodante con que se realizase a actividade infractora.

Cando, por aplicación do réxime previsto neste punto, se poida ver afectada a continuidade ou regularidade da prestación de obrigas de servizo público, o Ministerio de Transportes, Mobilidade e Axenda Urbana adoptará as medidas necesarias para garantir a súa salvagarda.

En caso dunha sanción firme por infracción moi grave derivada da cesión do dereito de uso de capacidade de infraestrutura ou a celebración de calquera outro negocio xurídico sobre a capacidade de infraestrutura adxudicada, conforme o disposto no artigo 106.2.4 desta lei, a sanción suporá a imposibilidade de obtención de nova capacidade por un período máximo dun ano».

Disposición derradeira quinta. *Modificación do Real decreto lei 13/2018, do 28 de setembro, polo que se modifica a Lei 16/1987, do 30 de xullo, de ordenación dos transportes terrestres, en materia de arrendamento de vehículos con condutor.*

Modifícase a letra a) da disposición adicional primeira, que queda redactada como segue:

«a) A modificación só poderá afectar os servizos cuxo itinerario se desenvolva integramente no seu respectivo ámbito territorial, e poderá referirse a condicións de precontratación, entendida, se for o caso, como o establecemento

dun intervalo de tempo mínimo entre a contratación ou a designación do vehículo e a prestación do servizo, solicitude de servizos, percorridos mínimos e máximos, medidas destinadas a minimizar os percorridos en baleiro, servizos, horarios ou calendarios obrigatorios e especificacións técnicas do vehículo».

Disposición derradeira sexta. *Modificación do Real decreto lei 26/2020, do 7 de xullo, de medidas de reactivación económica para facer fronte ao impacto da COVID-19 nos ámbitos de transportes e vivenda.*

Modifícase o punto 1 do artigo 30 coa seguinte redacción:

«1. En relación coas demandas de arbitraje presentadas ante as xuntas arbitrais do transporte durante os anos 2020 e 2021, o presidente da Xunta poderá acordar que se prescinda da vista oral cando a contía reclamada non exceda os 5.000 euros».

Disposición derradeira sétima. *Modificación dos contratos de arrendamento ou cesión de local de negocio nos aeroportos xestionados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).*

1. Os contratos de arrendamento ou de cesión de local de negocio para actividades de restauración ou de comercio retalista concluídos entre AENA SME, S.A. e operadores privados, que se encontren en vigor o día 14 de marzo de 2020 ou fosen licitados con anterioridade á dita data, quedarán automaticamente modificados por efecto desta lei nos seguintes termos:

a) A parte proporcional de renda mínima anual garantida (RMAG) establecida nos contratos, correspondente ao período de tempo que se estende entre o 15 de marzo de 2020 e o 20 de xuño de 2020, ambos incluídos, quedará suprimida e non será exixible o seu pagamento por AENA.

b) A partir do día 21 de xuño de 2020, a renda mínima anual garantida (RMAG) fixada nos contratos quedará automaticamente reducida en proporción directa ao menor volume de pasaxeiros no aeroporto onde se sitúe o local respecto ao volume de pasaxeiros que existiu nese mesmo aeroporto en 2019, e non será exixible por AENA o pagamento dunha RMAG por maior importe. Esta redución da renda mínima anual garantida (RMAG) será aplicable en 2020, así como en todos os anos posteriores, ata que o volume anual de pasaxeiros do aeroporto sexa igual ao que existiu en 2019.

O cálculo da minoración da renda mínima anual garantida (RMAG) realizarase mediante un rateo do seu importe de acordo cos datos oficiais sobre o volume de pasaxeiros publicados por AENA.

c) O establecido no punto anterior non afectará o dereito de AENA a exixir o pagamento da renda variable establecida nos contratos en función dos ingresos derivados das vendas nos diferentes locais.

2. A modificación dos contratos establecida nesta disposición será igual para todos os contratos e operadores. Terá carácter obrigatorio para AENA e producirá plenos efectos xurídicos aínda cando as partes alcanzasen acordos diferentes sobre a minoración da renda mínima anual garantida (RMAG), ou outras cláusulas, ou xa se procedese ao pagamento desta obriga.

Disposición derradeira oitava. *Títulos competenciais que amparan a lei.*

Esta norma dítase ao abeiro do disposto no artigo 149.1. 21.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre os transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma, e no artigo 149.1.6 e 8, na ordenación dos rexistros e instrumentos públicos, e lexislación civil, coas excepcións establecidas para o dereito civil autonómico especial, así como as competencias que corresponden ao Estado

en materia de lexislación laboral, facenda do Estado, mariña mercante e portos de interese xeral, de conformidade co disposto nos artigos 149.1.7.^a, 149.1.14.^a e 149.1.20.^a da Constitución. Tamén ao abeiro do disposto no artigo 149.1.13.^a, 21.^a e 24.^a da Constitución, que lle atribúe ao Estado a competencia sobre «bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica», «ferrocarrís e transportes terrestres que transcorran polo territorio de máis dunha comunidade autónoma» e «obras públicas de interese xeral ou cuxa realización afecte máis dunha comunidade autónoma», así como a competencia estatal en materia de «facenda xeral e débeda do Estado», de acordo co artigo 149.1.14.^a da Constitución. Finalmente, tamén aplica a competencia exclusiva que lle atribúe ao Estado a Constitución, nos seus artigos 149.1.21.^a e 24.^a, sobre o réxime xeral de comunicacións e sobre as obras públicas de interese xeral cuxa realización afecte máis dunha comunidade autónoma, así como os artigos 149.1.13.^a e 18.^a da Constitución, que lle atribúen ao Estado a competencia sobre as bases e coordinación da planificación xeral da actividade económica e a competencia sobre a lexislación básica sobre contratos e concesións administrativas, respectivamente.

Disposición derradeira novena. *Entrada en vigor.*

Esta lei entrará en vigor o día seguinte ao da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Por tanto,

Mando a todos os españois, particulares e autoridades, que cumpran e fagan cumprir esta lei.

Madrid, 1 de outubro de 2021.

FELIPE R.

O presidente do Goberno,
PEDRO SÁNCHEZ PÉREZ-CASTEJÓN