

Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea [BOE n.º 160, de 5-VIII-2013]

Ordenación de transportes terrestres y seguridad aérea

Pese a su nombre, la modificación de la Ley de Seguridad Aérea se limita a la creación de una nueva tasa cuyo hecho imponible es la realización por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad aérea que deberá ser abonada por los pasajeros de salida que embarquen en los aeropuertos españoles, sirviendo esta tasa para contribuir a la financiación de la propia agencia, toda vez que el gestor aeroportuario encargado de la gestión y cobro de la tasa ingresará, mediante transferencia directa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el importe íntegro de lo recaudado que formará parte del presupuesto de ingresos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Realmente este texto legal viene a dar cumplimiento por un lado a las disposiciones comunitarias como el [Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental](#), por el que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo, en relación con el cumplimiento de los requisitos de establecimiento, competencia profesional, capacidad financiera y honorabilidad de las empresas.

Así se regula por la Ley 9/2013 la condición de transportista profesional, entre otros, con la renovación de los artículos 22, 23, 42.1, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 51 y 52, incidiendo en la necesidad de obtención de una licencia o habilitación especial para realizar servicios de transporte terrestre de mercancías en concepto de porteador, así como su régimen de responsabilidades. Igualmente se establecen nuevas definiciones en relación con los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional para ejercer la profesión de transportista por carretera. También se determinan los requisitos para el otorgamiento de la autorización de transporte público tanto de mercancías como de viajeros, el lugar donde las mismas deben domiciliarse, el régimen de exenciones a la citada autorización, el régimen de transmisión de tales autorizaciones, su plazo de duración y validez condicionada al visado periódico, el régimen de incumplimiento de sus condiciones, etc.

La Ley 9/2013, en aplicación del [Reglamento \(CE\) 1072/2009](#) y del [Reglamento \(CE\) 1073/2009](#), del Parlamento Europeo y del Consejo, ambos de 21 de octubre de 2009, por los que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera y al mercado internacional de los servicios de autobuses, viene a sistematizar la regulación del transporte internacional. En particular incide en los servicios de transporte internacional que discurran parcialmente por territorio español utilizando vehículos que no se hayan matriculado en España y

en los transportes cuyo origen y destino se encuentren en territorio español, utilizando vehículos que no estén matriculados en España. Así, esta norma remite a lo dispuesto en los convenios internacionales, las disposiciones aprobadas por las organizaciones internacionales de las que España forma parte, la reglamentación de la Unión Europea sobre acceso al mercado de transporte internacional de mercancías y al mercado internacional de los servicios de autocares y autobuses, o a los convenios internacionales suscritos por España.

Finalmente y en relación con el transporte público de viajeros se recogen las directrices del [Reglamento \(CE\) 1370/2007](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) 1191/1969 y (CEE) 1170/70 del Consejo. De modo que la Ley 9/2013 incorpora una serie de disposiciones que muestran la voluntad de adaptación de la renovada LOTT a la más moderna normativa de la Unión Europea sobre transporte público de viajeros por carretera (básicamente a lo dispuesto en el Reglamento 1370/2007). Muestra de lo anterior es lo dispuesto en relación con autorizaciones para el transporte público, en los ya citados artículos 43 y 48.

Daniel TERRÓN SANTOS
Profesor Ayudante Doctor
Universidad de Salamanca
datersa@usal.es