



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XIV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

10 de junio de 2021

Núm. 47-3

Pág. 1

ENMIENDAS AL ARTICULADO (CONTINUACIÓN)

121/000047 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 cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas presentadas al articulado en relación con 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 (núm. expte.: 121/47). Dichas enmiendas fueron presentadas al 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 relativas al arrendamiento de vehículos con conductor (núm. expte.: 121/38) que fue subsumido por acuerdo de la Mesa de la Cámara de 25 de mayo de 2021 en el Proyecto de Ley con núm. expte. 121/47.

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de junio de 2021.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Carlos Gutiérrez Vicén**.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al articulado al 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 relativas al arrendamiento de vehículos con conductor (núm. expte. 121/000038).

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de junio de 2021.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 47-3

10 de junio de 2021

Pág. 2

Se añade una nueva disposición final con el siguiente contenido:

«Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 67, con la siguiente redacción:

Uno. Se modifica el primer párrafo del apartado uno, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

“Uno. Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica SME MP, S.A. (SENASA), tendrá la consideración de medio propio personificado y servicio técnico de la Administración General del Estado, y de aquellos entes, organismos y entidades vinculados o dependientes de la Administración General del Estado, ya se rijan por el derecho público o privado cuyo capital sea íntegramente de titularidad pública, siempre que tengan la condición de poderes adjudicadores, de conformidad con el artículo 3.3 de la Ley 9/2017, de 9 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 y se cumplan los requisitos establecidos en el artículo 32 del mismo cuerpo legal, y estará obligada a realizar los trabajos que le encarguen en las siguientes materias:”

Dos. Se modifica la letra l) del apartado uno, que queda redactada como sigue:

“l) Prestación de servicios de consultoría, realización de estudios, asistencias técnicas, redacción, ejecución y supervisión de proyectos, incluidos los de seguridad, medioambientales, de investigación e innovación, sostenibilidad, movilidad y facilitación, relacionados con el transporte aéreo, la ingeniería aeronáutica y sus aplicaciones intersectoriales.”

Tres. Se modifica el apartado dos, que pasa a tener la siguiente redacción:

“Dos. El gasto derivado de las actuaciones, trabajos y estudios realizados por medio de SENASA tendrá la consideración de gasto corriente o de inversión (si de la naturaleza del servicio se derivara la compra de equipamiento o de cualquier otro bien que pueda tratarse como inmovilizado). Su coste se determinará aplicando a las unidades ejecutadas las tarifas que hayan sido aprobadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y que serán fijadas en función del coste de realización del servicio, según los datos que arroje la contabilidad analítica separada, realizada por SENASA, de las actividades efectuadas por los trabajos que le encomiende la Administración. El pago de las mismas, se efectuará previa certificación de la conformidad expedida por el órgano que hubiere encargado los trabajos. El órgano que realiza el encargo podrá supervisar en todo momento la correcta realización por SENASA del objeto del encargo.”

Cuatro. Se modifica el apartado cuatro que queda redactado como sigue:

“Cuatro. Respecto de las materias señaladas en el apartado Uno, SENASA no podrá participar en los procedimientos para la adjudicación de los contratos que decidan convocar los poderes adjudicadores de los que sea medio instrumental. No obstante, cuando no concurra ningún licitador podrá encargarse a SENASA la actividad objeto de licitación pública.”

Cinco. Se modifica el apartado cinco que queda redactado como sigue:

“Cinco. Los contratos de servicios que SENASA deba contratar para la ejecución de las actividades que se exponen en el apartado uno se adjudicarán mediante la aplicación de los procedimientos establecidos al efecto en la Ley 9/2017, de 9 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.”»

(El resto del artículo permanece con la misma redacción).

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 47-3

10 de junio de 2021

Pág. 3

MOTIVACIÓN

La Sociedad Mercantil Estatal Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica SME MP, S.A. (SENASA), es una sociedad mercantil estatal de las previstas en el artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, de Patrimonio de las Administraciones Públicas, ya que está participada íntegramente por el Estado a través de la Dirección General de Patrimonio.

SENASA se constituyó en virtud del Real Decreto 1649/1990, de 20 de diciembre, como entidad colaboradora de la Dirección General de Aviación Civil en la realización de los exámenes necesarios para la obtención de títulos, licencias y habilitaciones aeronáuticas, teniendo asimismo por objeto la formación de pilotos civiles.

El artículo 67 de la Ley 24/2001, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, reguló el régimen jurídico de SENASA, con la consideración de medio propio instrumental y servicio técnico de la Administración pública.

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade una nueva disposición final con el siguiente contenido:

«Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario se modifica en los siguientes términos:

Uno. El apartado 3 del artículo 50 tendrá la siguiente redacción:

“3. No podrán obtener una licencia las siguientes entidades:

a) Aquéllas cuyos administradores o miembros de su personal directivo sufran o hayan sufrido, en España o fuera de ella, pena privativa de libertad hasta que transcurran cinco años desde su íntegro cumplimiento, los declarados en situación concursal o los inhabilitados o suspendidos para ejercer cargos de administración en sociedades o los sancionados o condenados mediante resolución o sentencia firme por las infracciones a que se refieren los párrafos b), c) y e) siguientes, en tanto dicha declaración, inhabilitación o suspensión estuviera vigente.

b) Las sancionadas por infracciones penales graves, en el plazo de cinco años desde la firmeza de la sanción.

c) Las que estén incurso en un procedimiento concursal.

d) Las sancionadas o condenadas, mediante resolución o sentencia firmes, por infracciones muy graves cometidas en el ámbito de la legislación específica de transportes, o por infracciones muy graves o reiteradas de las obligaciones derivadas de las normas sociales o laborales y resultantes de convenios colectivos vinculantes, en particular de la legislación sobre seguridad y salud en el trabajo, en el plazo de cinco años desde la firmeza de la última resolución sancionadora.

e) Las que, prestando servicios de transporte transfronterizo de mercancías sujetos a trámites aduaneros, hayan sido sancionadas por infracciones muy graves o graves o reiteradas por incumplir las normas que regulen el régimen aduanero, en el plazo de cinco años desde la firmeza de la resolución sancionadora.”

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 47-3

10 de junio de 2021

Pág. 4

Dos. El apartado 1 del artículo 56, tendrá la siguiente redacción:

“1. Son causas de revocación de la licencia concedida a una empresa ferroviaria las siguientes:

a) El incumplimiento sobrevenido por la empresa ferroviaria de los requisitos exigidos en el artículo 50.1 para su otorgamiento, así como el hallarse incurso en alguna de las causas enumeradas en el artículo 50.3, epígrafes d) y e) cuando el hecho ilícito cometido afecte gravemente a la seguridad ferroviaria o al derecho a la movilidad de las personas. No obstante, cuando la licencia sea revocada por incumplimiento del requisito de capacidad financiera, la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria podrá, por razones de interés general, conceder a la empresa ferroviaria una licencia temporal, siempre que no se comprometa la seguridad del servicio de transporte ferroviario. Dicha licencia temporal tendrá validez durante un período máximo de seis meses.

b) La declaración en estado concursal, salvo que la Agencia de Seguridad Ferroviaria constatare que dentro de un plazo razonable la empresa podrá tener viabilidad financiera. La apertura de la fase de liquidación dará lugar a la revocación siempre que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria llegue al convencimiento de que no existen perspectivas realistas de saneamiento financiero.

c) La obtención de la licencia en virtud de declaraciones falsas o por otro medio irregular.

d) El acaecimiento de alguna de las causas de disolución forzosa de la empresa ferroviaria previstas en el artículo 363 del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio.”

Tres. El apartado 4 del artículo 109 queda redactado como sigue:

“4. La comisión de una infracción muy grave podrá llevar aparejada la revocación o suspensión de la licencia administrativa, título habilitante, autorización de seguridad, certificado de seguridad, homologación, autorización o certificación y la consecuente inhabilitación temporal para el ejercicio de la actividad por un período máximo de un año. En el caso de comisión de infracciones graves se podrá acordar la suspensión de las habilitaciones citadas durante un plazo máximo de seis meses. En ambos casos podrá acordarse, en su caso, el precintado de la maquinaria y del material rodante con el que se haya realizado la actividad infractora.

Cuando por aplicación del régimen previsto en este apartado se pudiera ver afectada la continuidad o regularidad de la prestación de obligaciones de servicio público, el Ministerio de Fomento adoptará las medidas necesarias para garantizar su salvaguardia.

En caso de una sanción firme por infracción muy grave derivada de la cesión del derecho de uso de capacidad de infraestructura o la celebración de cualquier otro negocio jurídico sobre la capacidad de infraestructura adjudicada, conforme a lo dispuesto en el artículo 106.2.4 de esta ley, la sanción llevará aparejada la imposibilidad de obtención de nueva capacidad por un período máximo de un año.”»

MOTIVACIÓN

La versión vigente del apartado 1 del artículo 56, de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, prevé que, entre las causas para revocación de la licencia concedida a una empresa ferroviaria, estará «la imposición de dos sanciones por infracciones muy graves en el plazo de doce meses, en los términos previstos en el artículo 109.4» [letra e)].

De igual forma, el párrafo 2 del apartado 4 del artículo 109 de la citada ley, contempla que si se sanciona una infracción muy grave dentro del plazo de los doce meses siguientes a la imposición de una sanción por la comisión de una infracción de esta misma categoría, automáticamente se revocará la licencia administrativa, título habilitante, autorización de seguridad, certificado de seguridad, homologación, autorización o certificación y la consecuente inhabilitación temporal para el ejercicio de la actividad por un período máximo de un año, lo que llevaría a la empresa ferroviaria afectada a dejar de prestar su actividad durante este periodo.

En esta misma línea, la letra a) del apartado 1 del artículo 56, contempla que será causa de revocación de la licencia de empresa ferroviaria el que esta se halle incurso en el supuesto definido en epígrafe d) del apartado 3 del artículo 50, que establece que no podrá obtener esta licencia las entidades «sancionadas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 47-3

10 de junio de 2021

Pág. 5

o condenadas, mediante resolución o sentencia firmes, por infracciones muy graves, infracciones graves o reiteradas cometidas en el ámbito de la legislación específica de transportes (...)).

Por otro lado, el marco sancionador actual de la LSF califica como muy graves determinados hechos que, aplicando el contenido de los dos párrafos anteriores, supondrían el cese de actividad de la empresa, cuando dichos hechos no suponen infracciones de una magnitud tal que lleven aparejado una sanción tan relevante, que en último término podría afectar en gran medida el derecho a la movilidad de los ciudadanos.

Dado lo anterior, se propone esta modificación legal que 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 responsable de imponer la sanción el que valore si procede su aplicación o no, atendiendo a las circunstancias concretas del caso.

Asimismo, y recordando 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 [a 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)].

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Socialista

De adición.

Se añade una nueva disposición final con el siguiente contenido:

«Disposición final (nueva). Modificación del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

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.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 47-3

10 de junio de 2021

Pág. 6

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 inferior a 1.202.000 euros.

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

MOTIVACIÓN

Esta modificación, en primer lugar, responde a la clarificación de la competencia para la imposición de las sanciones previstas en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante por infracciones graves relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Con la modificación de dicho texto refundido por la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, se atribuyó a las Autoridades Portuarias la competencia en materia de prevención y control de las emergencias, limpieza y control de las contaminaciones que se produzcan en la zona de servicio de los puertos, cuestión pacífica hasta ahora. Sin embargo, recientemente se han suscitado interpretaciones diversas sobre la competencia para la imposición de las sanciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos 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 —ver 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.

En segundo lugar, 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.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Los Grupos Parlamentarios abajo firmantes, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan las siguientes enmiendas al articulado al 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 relativas al arrendamiento de vehículos con conductor (núm. expte. 121/000038).

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de junio de 2021.—**Rafael Simancas Simancas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y **Txema Guijarro García**, Portavoz del Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 47-3

10 de junio de 2021

Pág. 7

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:

**Grupos Parlamentarios Socialista
y Confederal de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

De modificación.

Se modifica el apartado uno del artículo único del proyecto de ley, quedando como sigue:

«Uno. Se añade un apartado 39 al artículo 140 con la siguiente redacción:

“39. La realización de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

39.1 Inicio de un servicio en un ámbito territorial distinto de aquel en que resulte obligatorio hacerlo o el incumplimiento de las limitaciones que definen la prestación habitual del servicio en el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan, en los supuestos en que este régimen resulte de aplicación.

39.2 Inicio de un servicio sin que el titular de la autorización haya comunicado, por vía electrónica, los datos relativos a este exigidos por la legislación vigente al registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de la Dirección General de Transporte Terrestre.

39.3 La circulación para búsqueda, recogida o propiciar la captación de clientes que no hayan contratado ni solicitado previamente el servicio en el tiempo previsto para la pre-contratación del servicio.

39.4 El incumplimiento de las condiciones legal o reglamentariamente establecidas en relación con el itinerario del servicio, los horarios y calendarios de prestación del servicio y las características técnicas o la adecuada señalización del vehículo.

39.5 Inicio de un servicio y la recogida de clientes por parte del titular de la autorización sin que los clientes hayan efectuado la pre-contratación del servicio. A estos efectos se entenderá pre-contratación como el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo entre la contratación o la designación del vehículo y la prestación del servicio.

39.6 La salida de los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor del lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados o la circulación, sin llevar a bordo del vehículo la documentación exigible y la hoja de ruta del servicio, o el incumplimiento de la puesta a disposición de la hoja de ruta a los servicios de inspección del transporte terrestre de conformidad con la normativa vigente.”»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:

**Grupos Parlamentarios Socialista
y Confederal de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 47-3

10 de junio de 2021

Pág. 8

Se modifica el apartado seis del artículo único del proyecto de ley, quedando como sigue:

«Seis. Se añade un apartado 6 al artículo 143 con la siguiente redacción:

“6. La imposición de tres sanciones en el periodo de dos años, mediante resolución firme en vía administrativa, por la comisión de las infracciones tipificadas en el artículo 140.39, contado desde la imposición de la primera de ellas, en servicios realizados al amparo de una misma autorización de arrendamiento de vehículos con conductor, podrá dar lugar a la revocación de esta.”»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 6

FIRMANTE:

**Grupos Parlamentarios Socialista
y Confederal de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

De adición.

Se añade un nuevo apartado al artículo único del proyecto de ley, con el siguiente contenido:

«Siete. Se modifica la letra j) del artículo 143.1, que queda redactada en los siguientes términos:

“j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el apartado i) y con multa de 2.001 a 6.000 euros las infracciones del apartado g) reseñadas en el artículo 140.39 cuando el responsable de la misma ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los doce meses anteriores.”»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 7

FIRMANTE:

**Grupos Parlamentarios Socialista
y Confederal de Unidas Podemos-En Comú
Podem-Galicia en Común**

De adición.

Se añade una nueva disposición final con el siguiente contenido:

«Disposición final (nueva). Modificación 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.

Se modifica el apartado a) de la disposición adicional primera, quedando redactado como sigue:

“a) La modificación solo podrá afectar a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial y podrá referirse a: Condiciones de pre-contratación, entendida,

en su caso, como el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo entre la contratación o la designación del vehículo y la prestación del servicio, solicitud de servicios, recorridos mínimos y máximos, medidas destinadas a minimizar los recorridos en vacío, servicios, horarios o calendarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo.»»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo establecido en los artículos 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara presenta la siguiente enmienda al articulado del 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 relativas al arrendamiento de vehículos con conductor (núm. expte. 121/000038).

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de junio de 2021.—**Edmundo Bal Francés**, Portavoz adjunto del Grupo Parlamentario Ciudadanos.

ENMIENDA NÚM. 8

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Disposición adicional.

De adición.

«Disposición adicional (nueva). Estudio del impacto en el sector del transporte de mercancías por carretera no superior a dos toneladas por operadores no especializados.

En el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de esta Ley el Gobierno deberá presentar en la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un estudio de la situación en la que se encuentra el sector del transporte de mercancías no superior a dos toneladas y el impacto sobre el empleo y la actividad derivado de la entrada de nuevos operadores no especializados para su debate en dicha Comisión.»

JUSTIFICACIÓN

La enmienda responde a la necesidad de dar respuesta regulatoria o, al menos, evaluar la situación de los operadores de transporte especializados para el transporte de mercancías por carretera no superior a dos toneladas ante la eventual entrada en el mercado de otros operadores autorizados para otras actividades de transporte que disponen de un vehículo con las características adecuadas para realizar este tipo de servicio.

La resolución publicada por la CNMC sobre la reclamación de un operador VTC por el que se interpuso requerimiento de cese de actividad de envíos de pequeñas mercancías en los vehículos dedicados a la actividad de VTC estableció que cualquier tipo de cese de esta actividad era contrario a la Ley de Unidad de Mercado. Sin embargo, en materia de competencia, asunto sobre el que el supervisor no se ha pronunciado, podría producirse una situación de competencia asimétrica si los diferentes operadores no se encuentran sometidos a los mismos requerimientos en materia laboral, administrativa o de otra índole.

Por ello, desde el GP Ciudadanos creemos que es necesario que se evalúe esta situación con el objetivo de determinar el potencial efecto de la entrada de nuevos operadores no especializados y determinar la conveniencia de una regulación ad hoc que garantice la libre competencia en este servicio.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 47-3

10 de junio de 2021

Pág. 10

A la Mesa de la Comisión de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en los artículos 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al articulado del 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 relativas al arrendamiento de vehículos con conductor (núm. expte. 121/000038).

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de junio de 2021.—**Concepción Gamarra Ruiz-Clavijo**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la disposición adicional primera (nueva)

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional primera con el siguiente contenido:

«Disposición adicional primera. Se modifica la disposición final vigésima octava de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, que quedaría redactada de la siguiente forma:

“Disposición final vigésima octava. Modificación de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013.

Con efectos desde la entrada en vigor de esta Ley y vigencia indefinida se modifica la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, de la siguiente forma:

Uno. Se da nueva redacción a los apartados dos a cuatro de la disposición adicional décima tercera, que quedan redactados como sigue:

‘Disposición adicional décima tercera. Subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

[...]

Dos. El porcentaje de bonificación aplicable en los billetes de transporte marítimo, con vigencia indefinida, para los trayectos directos, ya sean de ida o de ida y vuelta, entre las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y las Ciudades de Ceuta y Melilla, respectivamente, y el resto del territorio nacional será del 75 por ciento de la tarifa del servicio regular de transporte, y en los viajes interinsulares será del 50 por ciento de dicha cuantía.

A estos efectos, se considera trayecto directo aquel que se realiza desde el puerto del punto de origen en los archipiélagos, Ceuta o Melilla, al de destino en el resto del territorio nacional y viceversa, sin escalas intermedias o, caso de haberlas, cuando no superen las doce horas de duración, salvo aquellas que vinieran impuestas por las necesidades técnicas del servicio o por razones de fuerza mayor.

Tres. El porcentaje de bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros, entre las Comunidades Autónomas de Canarias e Illes Balears y las Ciudades de Ceuta y Melilla, respectivamente, y el resto del territorio nacional será, con vigencia indefinida,

del 75 por ciento de la tarifa del servicio regular de transporte por cada trayecto directo de ida o de ida y vuelta, y en los viajes interinsulares será, asimismo, del 75 por ciento de dicha cuantía.

A estos efectos, se considera trayecto directo de ida aquel que se realiza desde el aeropuerto o helipuerto del punto de origen en los archipiélagos, Ceuta o Melilla, al de destino final, distinto del anterior, en el territorio nacional y viceversa, sin escalas intermedias o con escalas, siempre que estas no superen las 12 horas de duración, salvo aquellas que vinieran impuestas por las necesidades técnicas del servicio o por razones de fuerza mayor.

A los efectos de esta bonificación, del importe de la tarifa del servicio regular de transporte se deducirá el importe correspondiente a las prestaciones patrimoniales públicas a que se refieren las letras d), e) y f) del artículo 68.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, con independencia de que hayan sido repercutidas o no al pasajero. A tal efecto, dichas prestaciones patrimoniales aparecerán desglosadas en la documentación justificativa de los cupones de vuelo.

Cuatro. La condición de residente en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla a los efectos de las bonificaciones reguladas en esta disposición se acreditará mediante el certificado de empadronamiento en vigor.

Reglamentariamente podrán establecerse otros medios para la acreditación de la condición de residente, en sustitución del previsto en este apartado o como adicionales de este.

Con independencia del medio utilizado para la comercialización de los billetes en los trayectos bonificados, no se solicitará al pasajero información sobre su condición de residente hasta la fase final del proceso de compra, justo antes de que, en el caso de residencia en los territorios no peninsulares, deba procederse a verificar el cumplimiento de dicho requisito para realizar el pago y emitir el billete.'

Dos. Se da nueva redacción al apartado seis de la disposición adicional décima tercera, que queda redactado como sigue:

Seis. Cuando el cumplimiento de los requisitos exigidos para ser beneficiario de estas subvenciones no pueda acreditarse a través de la Plataforma de Intermediación conforme a lo previsto en el apartado Cinco, dichos requisitos se acreditarán por cualquiera de los medios previstos en la normativa de aplicación. A estos efectos, el certificado de empadronamiento se ajustará a lo previsto reglamentariamente en la normativa de desarrollo de estas bonificaciones.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando por incidencias técnicas sobrevenidas no haya podido acreditarse a través de la Plataforma de Intermediación el cumplimiento de los referidos requisitos en las 24 horas anteriores al inicio programado de un servicio regular de transporte marítimo, las compañías marítimas podrán optar, a su riesgo y ventura, por obtener la acreditación justificativa de beneficiario mediante consulta telemática realizada dentro de las 48 horas posteriores a la resolución de la incidencia.'.»

JUSTIFICACIÓN

Desde el 1 de marzo de 2021, los descuentos para billetes de transporte marítimo no pueden pasar del 85 % del precio del billete, debido a una modificación recogida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

En esencia, esa nueva normativa viene a decir que cuando concurren los supuestos de acumulación de varias bonificaciones compatibles en un mismo trayecto, el porcentaje total aplicable no podrá exceder el 85 % de la tarifa del servicio regular del transporte. Teniendo en cuenta que el descuento de residente es del 75 % en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, las familias numerosas de categoría general perderían el 20 % adicional que se les venía aplicando y que ahora verán recortado a la mitad (10 %). O sea, pasan de pagar un 5 % del precio del billete, a pagar un 15 %.

De la misma forma, a las Familias Numerosas de Régimen Especial no les será de aplicación el 50 % adicional que antes se acumulaba al descuento de residente, con lo cual este tipo de familias veía reducido el costo de su viaje al costo del vehículo. Estamos hablando por tanto de que la nueva normativa está encareciendo los billetes de barco al menos a unas 42.000 familias numerosas extrapeninsulares de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla (dato orientativo de 2020), eso sin tener en cuenta incremento de precios que aplican por su cuenta las compañías navieras.

Dada la actual situación social y económica de nuestro país y en aras de incentivar el turismo nacional como motor económico, el Grupo Parlamentario Popular presenta esta enmienda de adición instando así

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 47-3

10 de junio de 2021

Pág. 12

al Gobierno a que ejerza las modificaciones legales oportunas para revertir lo dispuesto en los PGE 2021, de forma que puedan ser acumulativos los descuentos al transporte marítimo en el caso de familias numerosas extrapeninsulares.

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

A la disposición adicional segunda (nueva)

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional segunda con el siguiente contenido:

«Disposición adicional segunda. Antigüedad de los vehículos de transporte público regular de uso especial de escolares por carretera durante los cursos escolares 2021-2022 y 2022-2023:

1. Excepcionalmente, durante los cursos escolares 2021-2022 y 2022-2023, los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera incluidos en la letra a) del artículo 1 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, podrán prestarse con vehículos con una antigüedad superior a diez años e inferior a dieciocho años al inicio del curso escolar para la península y veinte años en el caso de las Comunidades Autónomas de Canarias e Illes Balears y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, computados desde su primera matriculación, siempre que el solicitante acredite que el vehículo se venía dedicando con anterioridad a la realización de esta misma clase de transporte, o bien, presente el certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares, y siempre que se haya pasado de forma satisfactoria una inspección técnica en los términos previstos en el artículo 6 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril.

2. A los efectos del cómputo de antigüedad, se considerará el día 1 de septiembre como fecha de inicio del transporte escolar.»

JUSTIFICACIÓN

Durante buena parte del año 2020, particularmente durante la duración del primer estado de alarma, el transporte escolar dejó de prestarse por el cierre de los colegios.

Por ello, un amplio número de estas empresas presenta graves problemas de liquidez, lo que amenaza su viabilidad y, por tanto, la propia oferta de servicios de transporte público de viajeros por carretera, considerados esenciales en determinados supuestos como ocurre con el transporte escolar. Por consiguiente, es necesario y urgente adoptar alguna medida que alivie esta situación crítica de las empresas.

cve: BOCG-14-A-47-3