



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1987

III Legislatura

Núm. 70

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el miércoles, 18 de febrero de 1987

Orden del día:

- Aprobación por la Comisión, con competencia legislativa plena, del proyecto de Ley de ordenación de los transportes terrestres (excluido el Título VII, que se tramitará, previo dictamen, en el Pleno de la Cámara como proyecto independiente de Ley Orgánica) (continuación).
-

Se abre la sesión a las nueve y cuarenta minutos de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a continuar el debate de la Ley de ordenación del transporte terrestre. Comenzaremos por el Título II, que vamos a verlo en su conjunto. Comprende los artículos 42

al 62, ambos inclusive, y se refiere a las disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos. Una vez finalizado este Título, pasaremos al Título III que lo vamos a dividir. En este Título III hay algunos artículos que pueden ser de especial relevancia y, cuando

lleguemos a él, pediría a SS. SS. indicaran al Presidente cuáles son esas partes.

Iniciamos, por tanto, el debate del Título II. No hay ningún representante del Grupo Mixto. En primer lugar, y para la defensa de sus enmiendas por la Agrupación del PDP, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: La Agrupación de Diputados del PDP ha presentado un total de 11 enmiendas a este Título II sobre disposiciones de aplicación general a los transportes por carretera y a las actividades auxiliares y complementarias de los mismos.

La primera de las enmiendas se refiere al artículo 42 y se propone en ella dar nueva redacción al punto 1, letra a), donde se alude a la exigencia de nacionalidad española o bien la de un país extranjero. Nuestra propuesta consiste en que, no obstante la posibilidad del ejercicio de la actividad de transportes como profesionales por los extranjeros, se haga una referencia explícita a que, con independencia de esta condición objetiva de estar reconocida la posibilidad de títulos habilitantes por tratados o convenios, que, además, se cumplan las condiciones que se exijan reglamentariamente, de modo que se asegure la igualdad de trato. En definitiva, lo que se persigue es conciliar la igualdad de trato a españoles y extranjeros con la necesidad de unas condiciones de igualdad en los supuestos de competencia.

Al artículo 44 proponemos una modificación en el apartado c), con el propósito de que para acceder a la profesión de transportista, desde el punto de vista del requisito de honorabilidad, no solamente no deba haber incurrido en infracciones graves en materia de transportes, circulación y tráfico, laborales, fiscales y sociales, sino que estas infracciones hayan sido, además de graves, reiteradas.

Entendemos que hay que estar en la realidad, hay que legislar para la realidad viva de la sociedad y es realmente posible que haya transportistas que hayan incurrido en infracciones graves, mucho más si se refiere a un ámbito tan amplio como los transportes, la circulación y el tráfico, el mundo laboral, fiscal y social, sino que además estas infracciones sean reiteradas para que se trate de enjuiciar una conducta, una línea de comportamiento, y no sólo un supuesto aislado en el que se haya podido incurrir en infracción. En el mundo del transporte incurrir en infracción, sobre todo en un ámbito tan amplio, parece fácil, digámoslo en términos coloquiales, y parece razonable que se emplee la palabra «reiteradas» para que manifieste inequívocamente una línea continuada y no sólo un supuesto aislado.

Proponemos una enmienda de modificación, la 596, al artículo 48, con independencia de la supresión de los apartados b) y c), por entender que parece estar fuera de la realidad algo tan genérico como cumplir las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social exigidas por la legislación vigente, cuando se considera incumplimiento de una obligación fiscal la omisión o retraso en una declaración de carácter fiscal; en este sentido habría que matizar el precepto o, lo que sugerimos nosotros, suprimir

el apartado b), y otro tanto decimos en relación al apartado c).

Por otra parte, al apartado d) proponemos que se añada un párrafo nuevo en el cual se establezca la obligatoriedad de fijar en el territorio español un domicilio, a efectos de notificaciones, por parte de la Administración de transportes y que deberá coincidir con el centro principal de actividades, así como ser objeto de inscripción en el registro general a que hace referencia el artículo 54 de la ley.

Al artículo 49 presentamos la enmienda 597, por la que entendemos que hay que añadir un inciso en el apartado a) —y aquí hay una errata de máquina—, porque proponemos que se añada un inciso que diga «con perjuicio de los usuarios», y no «sin perjuicio de los usuarios», como se recoge en el texto. También en la Agrupación de Diputados del PDP hay mecanógrafas que se equivocan, hay que reconocerlo. Proponemos la supresión del apartado b), que repite, de hecho, el anterior, y del apartado c), al que se alude cuando el adecuado funcionamiento del sistema de transporte exija un dimensionamiento idóneo de la capacidad de las empresas. Los problemas de dimensión de la capacidad de las empresas los arregla el mercado. Arreglar un problema de dimensión de empresa desde el poder público, como se ha dicho ayer, nos parece que es estar fuera de la realidad, de una parte, y de otra, incurrir en un intervencionismo administrativo excesivo con el que, evidentemente, no estamos de acuerdo.

Al artículo 52...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Ortiz, el punto a) quedaría así: cuando existan desajustes entre la oferta y la demanda que impliquen unas condiciones de mercado tales que impidan la prestación normal del servicio, con perjuicio de los usuarios.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Muchas gracias, señor Presidente, por la precisión.

La enmienda 598 se refiere al artículo 52.2, párrafo segundo, que entendemos debe procederse a su supresión. La justificación es clara. El precepto pretende centrar la responsabilidad en la empresa y no en el vehículo, lo cual parece razonable, porque, en definitiva, la responsabilidad es un concepto que alude a personas y difícilmente puede funcionar el transporte con planteamiento de responsabilidad objetiva, pero siempre que no se aplique este principio en demasía. Por esta razón proponemos la supresión del párrafo que empieza: «En todo caso, mientras cualquier vehículo...», es decir, el último del artículo 52.2.

La enmienda 599 se refiere al artículo 53, punto 2, donde lo que pretendemos es suprimir el último inciso que dice «realizando la novación subjetiva del Título habilitante en razón al cumplimiento de los requisitos previstos en el punto 1 anterior».

No queremos entrar en disquisiciones jurídicas, pero yo dudaría mucho de que esto sea un supuesto de novación subjetiva. El redactor de la ley —que en otras ocasiones nos demuestra no ser muy experto en Derecho— parece

que se ha entusiasmado con el concepto «novación» y lo incorpora varias veces al texto.

Proponemos que se quite la palabra «novación subjetiva»; si la hay, ya lo dirán los intérpretes y, si no la hay, dejémonos de establecer una novación subjetiva desde la condición de jurista o pseudojurista del redactor y digamos simplemente «La transmisión estará en todo caso subordinada a la conformidad de la Administración», que es el objetivo pretendido por el precepto más allá de disquisiciones jurídicas que entendemos no son del caso.

La enmienda 600 se refiere al artículo 55, y pretende sencillamente en el punto 2 una modificación de carácter técnico, de cuya lectura hago gracia a SS. SS. porque la tienen perfectamente en el texto escrito.

Al artículo 56 proponemos la enmienda 601, por la que pretendemos se quite la frase final, que empieza: «Esto no obstante, cuando las condiciones de prestación de determinados servicios de transporte lo requieran, la Administración podrá exigir que los correspondientes vehículos cumplan los requisitos adicionales o específicos que resulten precisos».

El precepto es vago, el precepto permite que la Administración actúe en términos demasiado discrecionales, porque no sabemos a qué tipo de servicios se refiere y a qué requisitos se refiere. Creemos que la Ley debe ser clara para poder afirmar después que cuando la ley no distingue o no distingamos los intérpretes y el precepto gana en claridad, por supuesto en detrimento de la ambigüedad, con la supresión de la frase que propone.

Al artículo 60 pretendemos introducir una modificación en el apartado g), donde entendemos que haya un informe preceptivo a la Conferencia Nacional de Transportes y al Ministerio de Transportes y Turismo, por parte del Comité Nacional de Transportes por Carretera. De poco sirve el Comité Nacional de Transportes por Carretera —se convertiría en un organismo honorífico protocolario— si sus informes no tienen un carácter preceptivo. Lo contrario supone darle una voz con una utilidad muy relativa y en este árbol frondoso de órganos que se crean por la ley hagamos que los órganos sean útiles, sobre todo que se asegure el entendimiento del sector en la Administración, haciendo preceptivos los informes que el sector pueda dar a través del Comité. En la misma línea está la enmienda 603, al artículo 60, cuyo texto escrito nos parece que no plantea ningún problema para entender cuál es el propósito que perseguimos con la enmienda.

La enmienda número 604 se refiere al artículo 61 pidiendo la supresión del punto 3. En este punto 3 se establece un mecanismo de transmisión y recuperación de títulos habilitantes por las cooperativas de trabajos asociados. Afirmar que los transportistas pueden transmitir estos títulos nos parece obvio, porque es obvio que los títulos habilitantes se pueden transmitir. La mecánica de esta recuperación nos parece un trato privilegiado para las cooperativas que no está justificado. Las cooperativas deben ser protegidas por otras vías, por otros procedimientos, y no estableciendo privilegios particulares, y un privilegio es decir que se pueden transmitir títulos habilitantes a las cooperativas. Es obvio que se pueden trans-

mitir y, por tanto, en el marco de la obviedad, puede prescindirse del apartado.

Otro tanto pretende la enmienda 605, al artículo 62, punto 1; es evidente que se pueden establecer cooperativas de transportistas con el contenido que se le quiera dar. Nos parece innecesario en una ley de transportes un precepto que tiene su contenido mejor en una Ley General de Cooperativas, puesto que las cooperativas son personas jurídicas reconocidas por la Ley con todas las posibilidades de actuar en el mercado en los mismos términos que cualesquiera otros sujetos jurídicos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz, esta última enmienda es de supresión de todo el artículo, no sólo del punto 1. (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Voy a defender las enmiendas números 35, 36 y 37, habida cuenta que la 38, 139 y 141 han sido incorporadas ya al informe de la Ponencia.

La enmienda número 35 afecta al artículo 44 del proyecto, artículo que señala que «se entenderá que poseen el requisito de honorabilidad las personas en quienes no concorra ninguna de las circunstancias siguientes:», y, a continuación, señala, en tres apartados, a), b) y c), cuáles son esos requisitos. Nosotros pretendemos, a través de nuestra enmienda, añadir una nueva letra a), de tal manera que las actuales a), b) y c) correrían lógicamente un lugar en el artículo, y añadimos este nuevo apartado a) porque consideramos que es preciso añadir una nueva circunstancia que no debe concurrir para que se entienda poseer el requisito de honorabilidad. Esa nueva circunstancia es la de hallarse incurso en alguna de las actuaciones que inhabiliten para el ejercicio del comercio o para contratar con la Administración. Esta es, en definitiva, nuestra enmienda 35 al artículo 44.

Por lo que se refiere a la enmienda número 36, que hace referencia al artículo 50, hemos de señalar que está íntimamente relacionada con el propio artículo 49. El artículo 49 del proyecto establece como regla general que la oferta de transporte se regirá por el sistema de libre concurrencia, pero añade el mismo artículo 49 que ello no obstante, el sistema de acceso al mercado podrá ser restringido o condicionado por la Administración en una serie de supuestos. Y este artículo 50, en su punto 2, es el que fija las modalidades bajo las que pueden establecerse esas medidas limitativas. Pues bien, nosotros, a través de esta enmienda número 36, pretendemos añadir otra modalidad limitativa precisamente al artículo. ¿Cuál es esta medida limitativa? La limitación del número de empresarios que accedan al mercado de transportes. Es una medida, además, que no la inventamos nosotros, sino que quiero llamar la atención a SS. SS. de que el propio artículo 95 del proyecto la está definiendo y estableciendo. Consecuentemente, lo que hacemos es sencillamente ser coherentes con el propio principio del proyecto y trasladar esa nueva causa limitativa al artículo 50.2, que, en definitiva, establece todas y cada una de estas causas limi-

tativas. Debo señalar además que, en principio, estaba previsto estudiar esta enmienda por la Comisión como posible transaccional y, sin embargo, en la relación que ha sido entregada no observo que haya ninguna transaccional a este artículo 50.

Finalmente, nuestra enmienda número 37 tiene relación con el artículo 52 y, más en concreto, con el punto 1 del artículo 52. El artículo 52.1 establece que para la realización de los distintos tipos de transporte público o de viajeros —recalco lo de viajeros— será necesario que los vehículos estén amparados por una autorización —señala únicamente viajeros— y nosotros nos preguntamos si no es necesario tener autorización para el transporte público de mercancías. Consecuentemente, y habida cuenta que entendemos no hay ninguna razón para diferenciar el transporte de viajeros y de mercancías, es por lo que creemos y pretendemos señalar la palabra «o mercancías», a continuación de «viajeros» en este punto 1 del artículo 52. Es otra también de las enmiendas que estaba previsto estudiar como transaccional en esta Comisión y que tampoco observo que haya sido presentada.

Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas de la Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Nuestro Grupo ha presentado distintas enmiendas al Título II. Así, la enmienda 729 pretende modificar las titulaciones de la Sección I de este Capítulo y toda la titulación, de acuerdo con las enmiendas que posteriormente enunciaré.

La enmienda 730 pretende modificar la redacción del punto 1 del artículo 42, por cuanto la redacción del artículo podía dar a entender que no se trata del ejercicio de las competencias básicas, sino que en la ley se estuviera ejerciendo la competencia específica sobre los transportes terrestres que resulta de la Constitución.

Igualmente, con el fin de dejar limitado el contenido al precepto competencial estatal, hemos presentado nuestra enmienda 731, al artículo 43, con modificación de su redacción, y la enmienda 732, que pretende adicionar un segundo párrafo al artículo 44, en el que se añaden unos supuestos más respecto a la pérdida del requisito de honorabilidad.

Nuestra enmienda 733 pretende modificar la redacción del artículo 46 y por los mismos motivos expresados ya en cuanto a competencias. Prácticamente, todas nuestras enmiendas tienen el componente competencial.

La enmienda 734 modifica la redacción del título de la Sección II, por cuanto creemos que el alcance del precepto tiene que limitarse exclusivamente a los transportes que sean competencia del Estado.

Nuestra enmienda 735 pretende modificar la redacción del artículo 47, que creemos debe limitarse exclusivamente a los transportes, como he dicho antes, del Estado. Al igual que nuestra enmienda 736, al artículo 48, en la que pretendemos modificar la redacción del punto 1.

Asimismo, para ceñir el alcance de las medidas a que se refiere el precepto de la competencia estatal del ar-

tículo 149.1.21 de la Constitución, presentamos la enmienda 737, al artículo 49, modificando algunos de sus apartados.

Las enmiendas 738 y 739 pretenden, una de ellas, modificar el punto 1 del artículo 50 y la otra para suprimir una frase en el artículo 51, punto 1, circunscribiendo también el ámbito de aplicación de la ley.

La modificación de la redacción de los puntos 1 y 2 del artículo 54 es el objeto de nuestra enmienda 740, por cuanto la nueva redacción creemos que se acomoda más al contenido del artículo y denominación del registro que se implanta en el seno del Ministerio de Transportes, con respecto a las competencias que establece la Constitución para el Estado.

La enmienda 741 modifica la redacción del artículo 55, acotando a los títulos competenciales las funciones de la ley.

La 742 tiene por finalidad modificar la redacción del artículo 57, en la que concretamos más los transportes, intentando redefinir más concretamente lo que se refiere a actividades complementarias.

Al título de la Sección I, artículo 58, también tenemos una propuesta de modificación, según nuestra enmienda 743 y conjuntamente con la 744, que modifica la redacción del artículo 58, más que nada porque el legislado estatal no ha de entrar a regular la colaboración de las asociaciones profesionales, principalmente cuando en las Comunidades Autónomas hay competencias respecto a estas asociaciones.

La enmienda 745, al artículo 59, tiene para nosotros un carácter competencial, y al artículo 60, nuestra enmienda 746 presenta unas variaciones en algunos párrafos del articulado, en los cuales creemos que hay alguna posibilidad de que las enmiendas transaccionales recojan alguna de las cosas que nosotros pedíamos, principalmente en la supresión del apartado b).

La enmienda 747 trata de modificar la redacción del artículo 61, en su punto 1, con aspecto competencial.

Por último, la modificación de la redacción del artículo 62, en el que, además de adicionar un punto 3, es motivo de nuestra enmienda 748, en la que creemos que, dentro del tema competencial, se deben respetar al propio tiempo las competencias que sobre cooperativas pueden tener algunas Comunidades Autónomas, básicamente Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender sus enmiendas, tiene la palabra el señor Rebollo, por el CDS.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Voy a tratar de fijarme en las enmiendas más importantes de las presentadas por nuestro Grupo. Y necesito comenzar pidiendo a la Presidencia y a mis compañeros que me permitan incluir en la enmienda presentada un renglón que ha quedado olvidado mecanográficamente.

Dice la nueva redacción propuesta por nuestro Grupo al artículo 42: «El transporte público de viajeros, en todo caso, y el privado de mercancías, a que se refiere la presente ley» (exactamente, la presente ley regula el privado

de mercancías en los artículos 103 y 104), «únicamente podrán ser llevados a cabo por las personas físicas o jurídicas que reúnan los siguientes requisitos».

Este artículo, señorías, se refiere a las condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional. Y nuestro Grupo entiende que deben comprenderse también, dentro de la exigencia de esas condiciones previas de carácter personal, el transporte privado de mercancías a que se refieren los artículos 103 y 104 de la ley. Porque quienes se dedican a esta actividad normalmente están irrumpiendo en el sector del transporte, haciendo una competencia claramente desleal, competencia que se basa en el hecho de no pagar cuotas de licencia fiscal por esa actividad; en el hecho, muchas veces, de no tener su propio personal dentro de la Seguridad Social; en el hecho de ampararse en una cuota distinta para una actividad que supuestamente ejercen, pero que, en muchos casos, no lo ejercen; en el hecho físico y material de que por nuestras carreteras está en un porcentaje altísimo, rodando un parque que lleva las palabras MP (mercancías propias) y que, en definitiva, son camiones de alto tonelaje en muchas ocasiones y que, por consiguiente, suponen, como digo, una competencia desleal.

Es lógico, frente a esta situación, que no se exija a quienes realizan esta actividad las condiciones que la ley establece en el artículo 42, con carácter previo, para el ejercicio profesional, si realmente están realizando una profesión que compromete la seguridad vial y, por tanto, debe cumplir los requisitos, las condiciones de capacitación profesional, honorabilidad y capacidad económica.

Creo que es una enmienda importante, por lo que yo rogaría con especial interés que fuera objeto de estudio por el Grupo mayoritario.

La siguiente enmienda a que quiero referirme, saltando otras que no retiro, pero que ya están explicadas suficientemente, es la que se refiere al artículo 48. En este artículo, dedicado al otorgamiento de títulos habilitantes, nuestro Grupo adiciona dos apartados. Uno, relativo al cumplimiento de la normativa comunitaria y nacional sobre seguridad, que parece lógico, y otro, que las empresas que realicen el transporte cumplan las prescripciones establecidas o que se establezcan sobre protección ambiental.

Creo que el hecho de que la ley se fije en dos aspectos tan importantes como la seguridad y el medio ambiente sería significativo del interés que el legislador español otorga a estos dos puntos.

No está todavía lejos de la memoria o del recuerdo de muchas personas la tragedia de Los Alfaques y creo que el hecho de que la Administración, repito, otorgue el título administrativo teniendo en cuenta y considerando estos dos elementos (el segundo del medio ambiente de los enunciados cada día tiene mayor importancia), viene a complementar algo que, de otra manera, quedaba un tanto mermado.

Paso a la enmienda 196, que se refiere al artículo 52. Nuestro Grupo entiende que la Ley debe ser consecuente con el principio de que la responsabilidad del transporte es de la empresa transportista y que el control es de la Ad-

ministración y, por consiguiente, que el vehículo es un mero instrumento de la actividad para la que está habilitada la empresa. Por consiguiente, otorgar a los vehículos una autorización común, en definitiva es burocratizar e intervenir una actividad privada, aunque tenga su trascendencia pública; es quitar el acento del lugar donde se debe poner o compartirlo con, y creemos que esto ataca los principios de competencia dentro del mercado de sana competitividad y los principios de libertad, a pesar de todas las consideraciones que en el orden social la ley recoge y que, indudablemente, están bien recogidas. Pero siempre ha de ponerse el acento de toda la actividad del transporte en la empresa que lo presta y no en un mero instrumento del servicio que se presta. De ahí nuestra enmienda a ese artículo 52.

A continuación, en el artículo 53, nuestro Grupo entiende que los títulos habilitantes no pueden ser transmisibles. Y no pueden ser transmisibles precisamente porque son títulos habilitantes, y fíjense que el artículo del proyecto está redactado de tal manera que los títulos se podrán transmitir siempre que se cumplan los requisitos del artículo 42. Pero los requisitos del artículo 42 son los que se exigen como condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional y, ligado a ello, está el otorgamiento del título administrativo habilitante en el artículo 48. Luego, si quienes reúnan los requisitos del artículo 48, sin tener título, pueden adquirir ese título en un mercado que indiscutiblemente —mercado negro o mercado especulativo— se va a formar, se excluye a la Administración del otorgamiento de ese título habilitante, se desnaturaliza el llamado título habilitante, ya no es tal, no lo otorga la Administración, no hay un control por parte de la Administración y se deja casi a la estimación personal el que alguien crea cumplir los requisitos del artículo 48.

Si las referencias que el artículo 53 contiene al cumplimiento de los requisitos del artículo 48, significa obtener el título habilitante de la Administración, entonces el artículo sobra, porque a través de la Administración adquirirá el título habilitante y, por consiguiente, ese título habilitante no se le podrá transmitir; será la Administración quien se lo otorgue, pero ningún particular podrá transmitirle el título. Luego si este artículo regula la transmisión del título por particulares, ¿qué papel desempeña la Administración? Absolutamente ninguno. Se contradice claramente con el artículo 48 y desnaturaliza y no se entiende la Ley, como en tantos otros preceptos no se entiende la Ley, y es grave; es grave que se pueda dar, desde la Ley, las posibilidades para que exista un auténtico mercado especulativo de los títulos habilitantes, y a esto ya estamos acostumbrados en la época anterior, con una legislación que arranca del año 1947. Por favor, señorías, rectifíquese este artículo, háganse intransmisibles los títulos entre particulares y diríjase el que crea tener los requisitos del artículo 48 a la Administración para obtener de la misma el título habilitante y no para comprarlo o recibirlo —indudablemente por precio, porque nadie regala nada— dentro de ese mercado.

Paso al artículo 57, la enmienda 200. Señorías, entien-

do que la fianza sobra, puesto que si se dan los requisitos del artículo 45 que se refieren en cuanto a las empresas de transportes a la capacidad económica, sobra indiscutiblemente la fianza que se regula en este artículo.

Finalmente, o casi finalmente, la enmienda número 201 que se refiere al artículo 58. Señorías, en el artículo 58, que habla de todo tipo de asociaciones empresariales, de cooperativas, etcétera, en una Ley que dice contemplar, asumir, etcétera, la colaboración de los usuarios, de ninguna manera se contemplan las asociaciones de usuarios, que también tienen derecho —yo diría obligación— de colaborar con la Administración. Por consiguiente, entiendo que las asociaciones de usuarios, no solamente las empresariales, tendrían que figurar en el artículo 58, modificando al efecto, no solamente dicho artículo, sino probablemente la denominación del Capítulo II.

Ya termino para referirme al artículo 59. Nuestro Grupo pidió y pide la supresión de este artículo. Pero en el supuesto de que no se suprima, yo quisiera llamar la atención de SS. SS. —y con esto termino— respecto a que se califique el Comité Nacional de Transporte en el artículo 59 como entidad corporativa de base privada, no como una entidad de derecho público, que pueda prestar también actividades privadas, sino como entidad corporativa de base privada, y en una Ley que según se nos dijo al exponerla en el Pleno, es una Ley liberalizadora, una Ley no intervencionista, resulta que a una entidad corporativa de base privada se le pide que la Administración apruebe su reglamento, es decir, que la Administración autorice su reglamento, que debe ajustarse a las normas que reglamentariamente se señalen, a una unidad corporativa de base privada. Esto no se entiende en absoluto, ni mucho menos desde la óptica de liberalización, desde la óptica no intervencionista.

Llamemos a las cosas por su nombre. Esto es una pura, absoluta, total y abusiva interpretación por parte de la Administración, y no reconocerlo así es no reconocer lo evidente y, además, dejar plasmado en un artículo una «contradictio in terminis» entre la primera parte, el punto primero y el punto tercero, que será —y perdón— la irrisión de quienes examinen, desde un punto de vista jurídico y técnico, este artículo. Por favor, rectifíquese o suprimase, como pedimos nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: El Presidente interpreta que ningún Grupo se opone a ese inciso que ha propuesto «in voce» el señor Rebollo en la enmienda 189 del artículo 42. ¿Los Grupos aceptan esa modificación «in voce» a su propia enmienda? (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra el señor Camisón, para defender las enmiendas del Grupo de Coalición Popular.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muchas gracias, señor Presidente. A este Título nuestra primera enmienda intenta modificar el apartado a) del punto primero del artículo 42 y la enmienda va en la dirección de poner énfasis en que se tengan en cuenta no sólo las personas físicas, sino también las jurídicas y tratando de que quede fijado el domicilio y la formalización de su alta en licencia fis-

cal, dentro de nuestro país, para el caso de las personas de fuera. El acceso de los extranjeros a las facilidades definidas en esta norma y que será importante, por ejemplo, en virtud de los principios de libertad de establecimiento de las Comunidades Europeas y debe complementarse con referencia concreta a las condiciones de igualdad de trato, por ejemplo, en el orden tributario.

Al punto 3 del mismo artículo 42, nuestro Grupo presenta la enmienda 376, de supresión, que está justificada por tratarse, de acuerdo con el proyecto, en una excesiva ambigüedad su contenido.

Al artículo 44, y justamente al apartado c), presentamos la enmienda 367, donde queremos llamar la atención y reforzamos la idea de que la sanción deba ser considerada como muy grave y, por supuesto, a base de una reiteración.

Por otro lado, es indudable que la pérdida del requisito de honorabilidad para el ejercicio de la profesión de transportista debe obedecer a infracciones de la legislación relativa a la propia actividad, en infracciones que deben ser las tipificadas como muy graves y con un determinado grado de reiteración, el cual debe ser fijado a través del reglamento, puesto que si no se contempla dicha reiteración se agravan notablemente las sanciones previstas en el artículo 147 de este mismo proyecto.

Al artículo 45, del mismo Título, nuestro Grupo presenta la enmienda 368, en la que intenta suprimir la expresión «y de los medios materiales necesarios», en base a que es un término absolutamente reiterativo, dado que figura ya en el propio artículo la expresión «de los recursos financieros». Es obvio que si hay recursos financieros habrá fórmulas para adquirir esos medios materiales. Luego realmente esta expresión está más justificada.

Al artículo 48 nuestro Grupo presenta la enmienda 369, exclusivamente dirigida a su punto 1, añadiendo una nueva letra d). No doy lectura a la enmienda por ser conocida de SS. SS., solamente voy a justificarla en base a que es coherente con el artículo 42 de este proyecto. Al punto 2 del artículo 48 nuestro Grupo presenta la enmienda 370, en la cual debo llamar la atención sobre un defecto de mecanografía, y donde dice «renovación» debe decir «revocación». Esta enmienda se presenta en coherencia con enmiendas anteriores.

Al artículo 49, punto 1, presentamos la enmienda 371 en base a que los apartados a), b), c), d) y e), deben sustituirse por unos nuevos que serían justamente tres: el a), b) y c). Estos apartados dirían lo siguiente: a) Cuando el volumen de las corrientes de tráfico no tengan suficiente entidad y el interés general aconseje la prestación del servicio; b) Cuando existan limitaciones técnicas, tanto internas como externas al transporte que anulen las ventajas de la libre competencia; c) Cuando haya que respetar intereses legítimamente constituidos hasta que caduque la concesión, a menos que se decida su indemnización. El texto de esta enmienda oferta mayor claridad y coherencia dentro de la ley.

Al artículo 49, punto 2, presentamos la enmienda 372, que es de supresión. Esta enmienda está en coherencia con las enmiendas anteriores. Al mismo artículo y como

solución alternativa, presentamos la enmienda número 373, donde ponemos el énfasis en la necesidad de que se tenga en cuenta, de una forma expresa, el mercado de transporte de viajeros, dado que consideramos que es conveniente puntualizar «viajeros» al hablar de las concesiones.

Al artículo 51, punto 1, párrafo segundo, presentamos la enmienda 374, que es de supresión, en base a que este párrafo tal como está en el proyecto sólo significa mayor abundamiento y es, por tanto, innecesario. Al mismo párrafo presentamos la enmienda 375, en base a poner una llamada de atención de una forma expresa en el transporte de viajeros, para que la decisión sea de forma discrecional. La razón de esta enmienda está justamente en coherencia con lo enumerado en el artículo 49.2.

Al artículo 52, punto 2, presentamos la enmienda 376 porque entendemos que tal como viene en el proyecto limita y oscurece el principio de modernidad y competitividad del transporte. Este artículo, tal como viene en el proyecto, introduce en su punto 1 una de las novedades más atractivas y necesarias del proyecto de ley para conseguir un transporte moderno, ágil y competitivo, cual es centrar la ordenación del sector en la empresa y no en el vehículo. Sin embargo, en el punto 2 difumina y limita este principio con las cortapisas y condicionamientos que establece, poniendo la verdadera efectividad de los transportes discrecionales en manos de la Administración. Por tanto, entendemos que tiene que ser exigida la utilización en común en todos los tipos de transporte público, de viajeros y mercancías por carretera, y que los vehículos provistos de tal autorización en común estén capacitados para realizar cualquier tipo de transporte a que esté autorizada la empresa que los utilice, mediante la habilitación concesional o especial que proceda en cada caso.

Al artículo 52, punto 2, párrafo segundo, nuestro Grupo presenta la enmienda 377, que es de supresión. Esta enmienda está basada en que cualquier establecimiento artificial de límites a las decisiones empresariales puede ser caso —y de seguro lo es— de encarecimiento del transporte.

Al artículo 53.1, c), presentamos la enmienda 378. Nuestra justificación está basada en que el apartado cuya supresión se pide condiciona al máximo el principio de transmisibilidad contemplado en el artículo 53.1. Con la supresión del apartado c) se hacen siempre posibles las facultades administrativas que no deben desvanecerse «a priori», según entendemos nosotros.

Al artículo 55.1 presentamos la enmienda 379 en base a que tal como viene redactado en el proyecto de ley disminuye la competitividad de las empresas del sector. En todas las actividades económicas, las corrientes modernas contemplan el reconocimiento de la empresa u organización y/o de las empresas responsables, dando, por supuesto —que se dan—, los requisitos de capacidad profesional, solvencia económica y honorabilidad. El desarrollo actual de la economía, tanto en la industria como en los servicios, no hubiera sido posible de haberse exigido a todas las empresas el cumplimiento de su actividad empresarial con los medios propios. Los términos en que vie-

nen redactados los dos primeros puntos de este artículo y los sibilinos condicionamientos que en él se establecen harían en la práctica inoperante la actuación de la empresa responsable o de la empresa en el campo del transporte, lo cual la colocaría en condiciones de inferioridad operativa para poder competir con sus homólogos en el resto de los países de la Comunidad Económica Europea y encarecerían extraordinariamente sus servicios, lo que habría de repercutir negativamente en otros sectores y, en definitiva, en la economía nacional.

Al punto 2 de este mismo artículo presentamos la enmienda 380, de supresión, y nuestra justificación está fundamentada en que es coherente con la enmienda que presentamos al punto 1 del artículo 55.

Al artículo 56 nuestro Grupo presenta la enmienda 381, asimismo de supresión, en base a que este desarrollo está contenido ya en el Código de la Circulación y, por tanto, aquí es superfluo.

Al artículo 58.1 presentamos la enmienda 382, donde intentamos que el término «cooperativas» quede englobado en el de «asociaciones empresariales» en general. Esta enmienda la presentamos en coherencia con la enmienda al artículo 36.2.

Al artículo 59.1 nuestro Grupo presenta la enmienda 383, que propone la supresión, en el primer párrafo, de la expresión «y de cooperativas», justamente también por coherencia con la enmienda que presentamos al punto 2 del artículo 36.

Al artículo 60, letra f), nuestro Grupo presenta la enmienda 385. La justificación de esta enmienda está en la coherencia necesaria con la enmienda que en su momento presentamos al apartado 1 del artículo 16.

Al artículo 60, letra g), presentamos la enmienda 384, en el sentido de enfatizar el informe de la confederación y relacionar el transporte de ámbito nacional y darles el mismo carácter para los asuntos de la Comunidad Económica Europea. Indudablemente, nuestra enmienda supone una mejora técnica.

Al artículo 61 presentamos la enmienda 386, de supresión, porque entendemos que las cooperativas deben ajustarse al mismo régimen de tipo administrativo y fiscal que las empresas privadas, sin ningún tipo de discriminación a favor ni en contra, y que la legislación comunitaria es muy estricta frente a la competencia desleal. Son inadmisibles las ventajas que ambos artículos del proyecto conceden a este tipo de cooperativas de transporte; éstas, en el caso de su creación, deberán estar sometidas al mismo régimen de tipo administrativo y fiscal que las empresas privadas, sin bonificaciones ni exenciones que introduzcan situaciones de competencia —como decía— de tipo desleal. De todas formas, este tipo de cooperación, que puede distorsionar el ejercicio de la libre competencia, está prohibido por la legislación de la Comunidad Económica Europea.

Al artículo 61.1 presentamos la enmienda 387, en el mismo sentido de eliminar tal tipo de privilegios. Su justificación está incluso en evitar aspectos inconstitucionales.

Al artículo 61.3 presentamos la enmienda 388, que tra-

ta de suprimir desde «se establecerá, en todo caso...» hasta el final, puesto que entendemos que éste es un caso claro que debe ser objeto de desarrollo reglamentario.

Al artículo 62 presentamos la enmienda 389, de supresión, por coherencia con la anteriormente citada, presentada al artículo 61.

Al artículo 62.1 nuestro Grupo presenta la enmienda 390, en el sentido de que esta ley —y es un defecto que está patente a todo lo largo de ella— debiera ser una ley-marco. No lo ha sido, pero eso no quiere decir que no haya que remitir lo necesario al reglamento correspondiente.

Este es el total de enmiendas que el Grupo de Coalición Popular ha presentado al título II.

El señor **PRESIDENTE**: Se entiende que todos los grupos aceptan la modificación «in voce» que ha introducido el señor Camisón en la enmienda 370, al artículo 48.2, donde, en vez de renovación se dice revocación. **(Pausa.)** Muchas gracias.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Mazarrasa, para turno en contra.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Respecto al artículo 42, hay una enmienda de fondo del Grupo del CDS, relativa a incluir el transporte privado de mercancías. El título del capítulo dice: «Condiciones previas de carácter personal para el ejercicio profesional». Nosotros creemos que esos transportistas privados que vienen regulados posteriormente en la ley, aunque vienen regulados como tales, no son transportistas profesionales. Indudablemente, son empresas que utilizan medios de transporte para cumplir alguno de los objetivos intrínsecos a la empresa. Por tanto, es muy difícil caracterizarles como transportistas profesionales. No son unas empresas de transporte. Son unas empresas de otras características que, complementariamente, realizan una tarea de transporte. Indudablemente, están regulados con posterioridad en la ley. En todo caso, cara a evitar los efectos perversos de los que S. S. habla, no sé si se podría estudiar algún tipo de regulación adicional en los artículos correspondientes, pero no cabe considerarles como profesionales del transporte. Son empresas que se dedican a la producción de otros bienes y servicios y que utilizan el transporte únicamente de forma complementaria para la puesta en el mercado de esos productos que generan o venden.

En cuanto a la enmienda del PDP a este artículo, nosotros creemos, incluso con el informe de la Comisión de las Comunidades Europeas, que el tema está suficientemente contemplado y no es necesario establecer mayores requisitos a este respecto. Por tanto, nuestra posición es que no hay variación del artículo 42.

Respecto al artículo 43 tampoco hay variación. Creo que no hay enmiendas.

Entramos en el artículo 44, donde sí hay enmiendas, entre ellas una transaccional del Grupo Socialista, que yo creo que recoge, por lo menos en parte, las motivaciones de varios de los grupos, sobre todo la letra c), que se refiere a la necesidad de la reiteración a la hora de contemplar la infracción grave en materia de transporte como

una de las causas de pérdida del requisito de honorabilidad. Por otra parte, se suprimen los aspectos referentes a circulación, tráfico, laborales, fiscales y sociales, que no son intrínsecos al aspecto del ejercicio de la profesión de transportista. Por tanto, esa enmienda transaccional al artículo 44, en su letra c), queda redactada de la siguiente forma: «Haber sido sancionados de forma reiterada por resolución firme, por infracciones graves o muy graves en materia de transportes, en los términos que reglamentariamente se determinen». Por tanto, creo que esa enmienda transaccional satisfará a los grupos que tenían presentada enmienda a este artículo.

Respecto a los artículos 45 y 46 no hay modificación en nuestra posición.

En cuanto al artículo 47, tampoco. Creemos que los aspectos de medioambiente y seguridad, que señalaba el Grupo del CDS, están recogidos en otras partes de la ley y, por tanto, no es necesario insistir en ellos.

Con respecto al artículo 48 no hay cambio de posición.

En lo que respecta al artículo 49, tampoco hay cambio de posición. Creemos, en definitiva que sobre todo la postura de supresión de las letras b) y c), sustentada por el Grupo del PDP, desnaturalizaría completamente la finalidad del artículo. Por tanto, no creemos que sea posible ninguna enmienda transaccional a ese respecto.

En cuanto al artículo 50 no hay tampoco modificación. Fundamentalmente se refería a una enmienda del PNV, pero no creemos, en definitiva, que la limitación al número de empresarios vaya en la línea directora de la ley de establecer mayores niveles de flexibilidad en el comportamiento del mercado. Por consiguiente, no creemos que sea necesario establecer ese requisito adicional.

Respecto al artículo 51, hay una aceptación en el trámite de Ponencia de la enmienda del Grupo de Coalición Popular, en la que se hace referencia explícita a una delimitación concreta que dice que son los servicios de transportes de viajeros. Pasando al artículo 52, que es un artículo importante que ha sufrido un análisis crítico exhaustivo —creo— por parte de todos los grupos parlamentarios, el Grupo Socialista recoge la argumentación de los diferentes grupos y ha llegado a la conclusión de que la mejor solución es suprimirlo porque lo único que hace es producir confusión. Por tanto, propone la supresión del artículo 52, con lo cual se recogen prácticamente las aspiraciones de gran parte de los grupos parlamentarios.

En cuanto al artículo 53, ha habido, fundamentalmente, aparte de una enmienda de la Agrupación del PDP que pedía la supresión de su apartado 2, una argumentación del Grupo del CDS en cuanto a la supresión completa del artículo. Es una argumentación —por lo menos en los motivos que expone somos sensibles a ella— referente a lo que explicita de posibilidades de creación de un mercado negro de la transmisibilidad de títulos habilitantes. Nos parece que, en cualquier caso, la ley debería evitar eso. No estamos convencidos de que ese efecto se produzca por motivo de la puesta en vigor del artículo 53. Por tanto, sensibles a su argumento, vamos a estudiar el tema con profundidad, por lo que nos reservamos al trámite del Senado la posibilidad de o cambiar la redacción del artículo

lo o su supresión; ya veremos. En cualquier caso, a la argumentación del Grupo del CDS, en cuanto a que el artículo pueda permitir la creación de un mercado negro de títulos habilitantes, somos enormemente sensibles y veremos a ver si realmente hay riesgo de que se produzca o no se produzca ese efecto. Por consiguiente, anunciamos únicamente el estudio de ese tema en profundidad cara al trámite del Senado.

Con respecto al artículo 54, hay una aceptación en Ponenencia de las argumentaciones del PNV.

Pasamos al artículo 55, en donde hay una modificación de su apartado primero, a través de una enmienda transaccional que presentamos, recogiendo por lo menos parcialmente las argumentaciones que el Grupo Parlamentario de Coalición Popular expresaba recientemente. Quedaría en su apartado primero la siguiente redacción: «La realización del transporte público se llevará a cabo bajo la dirección y responsabilidad de las personas que lo hayan contratado como porteadores, como regla general y salvo los supuestos de colaboración entre transportistas legalmente previstos, al amparo de los títulos habilitantes de los que sean poseedoras y a través de su propia organización empresarial con vehículos y trabajadores integrados en la misma». Creo que hay una redacción más clara con nuestra enmienda transaccional que evita los aspectos que señalaba el Grupo de Coalición Popular respecto a los mecanismos laterales o subliminales de limitación que se introducían de lo que, en términos finales, se pretendía con el artículo. En cualquier caso, veremos después si es aceptada la enmienda transaccional.

Respecto al artículo 56, hay unas enmiendas de supresión por parte del Grupo de Coalición Popular con carácter global al artículo y por la Agrupación del PDP parcialmente. Nosotros creemos que la ley debe permitir, aparte de los requisitos de la legislación industrial respecto a las condiciones técnicas y de seguridad de los vehículos, que la administración del sector transportes pueda regular algunos aspectos adicionales. Por tanto, creemos que eso tiene cabida en la ley con carácter precautorio. Por consiguiente, no aceptamos esa argumentación cara a modificar el artículo 56.

En cuanto al artículo 57, no hay modificación. Creemos que el tema de la fianza verdaderamente no es un tema grave, tal y como se ha expuesto.

Pasando al artículo 58, hay una argumentación del Grupo CDS respecto a las asociaciones de usuarios. Creo que el tema de la participación en la regulación del transporte por parte de las asociaciones de usuarios está contemplada en el título que vimos ayer. Por tanto, aquí lo que se pretende es un mecanismo de colaboración entre las empresas de transporte, entre ellas, y con la Administración. Es otro el motivo que estamos en estos momentos contemplando en los artículos de la ley, por lo que no vemos la necesidad de introducir en esta parte —se ha introducido en la parte previa del Título I— el tema de la participación de las asociaciones de usuarios.

Respecto al artículo 59, fue un artículo enormemente discutido en el debate a la totalidad. Lo que nosotros queremos institucionalizar son los mecanismos de integra-

ción del sector de los transportistas, cara a contemplar su participación en diferentes aspectos de regulación del sector. Por tanto, es un aspecto básico de la ley. Se puede comentar y argumentar mucho, como ha hecho el Grupo del CDS, que creo ha sido el Grupo Parlamentario que más insistencia ha hecho en las características de este artículo. Para el trámite del Senado, no se recogería su argumentación global sobre la supresión del Comité Nacional de Transportes y los objetivos que pretende, que nosotros lo defendemos a ultranza, sino un aspecto que a mí me choca en cuanto que, siendo una entidad corporativa de base privada, el reglamento del Comité Nacional tenga que ser autorizado por la Administración. A mí esa redacción también me hace crujir un poco. Es un aspecto que, en cualquier caso, se puede contemplar en el trámite del Senado, pero es un aspecto muy parcial de la argumentación del CDS que lo califica como abusivo, etcétera. Creo que habrá que estudiar la necesidad de autorizar, por parte de la Administración, el reglamento de funcionamiento del Comité Nacional.

Con respecto al artículo 60 en nuestra posición no hay modificación. Siento que se haya entregado entre las enmiendas transaccionales una que no mantenemos como oferta relativa a la supresión del apartado d), solicitada por Minoría Catalana. Ese apartado d), entre las funciones y objetivos del Comité Nacional, habla de promover y colaborar con la Administración en la creación de centros de información y distribución de cargas y estaciones de transportes por carretera. Nosotros creemos que, en términos de clarificación del mercado, esos centros de información y distribución de cargas son elementos reguladores importantes y el sector como tal, integrado en sus mecanismos de representación, que es lo que pretende el Comité Nacional, debe cumplir una función importante, a la hora de llegar a acuerdos con la Administración, a efectos de cuáles son las propuestas de puesta en marcha de esos elementos de clarificación del mercado que pretenden los centros de información y distribución de cargas y estaciones de transportes por carretera. Por tanto, no podemos retirar ese apartado d) del artículo 60, y ruego a SS. SS. que rompan la enmienda transaccional que les habíamos entregado.

Al artículo 61 hay críticas, sobre todo de AP y del CDS, en cuanto a lo que ellos interpretan como privilegio a las cooperativas de transportistas. Nosotros no creemos que se les dé un tratamiento de privilegio. Lo que sí está contemplado en la ley es un espíritu decidido de fomento del cooperativismo entre los pequeños transportistas. Creemos que éste es un aspecto progresivo de la ley, ya que es uno de los sectores que, por las características y tamaño de las empresas, en muchos casos es susceptible de una política de fomento del cooperativismo. Consideramos que es totalmente legítimo y en absoluto abusivo ni susceptible de calificar como privilegio la política que se traduce en la ley de fomento del cooperativismo. Por tanto, no estamos en condiciones de aceptar las enmiendas al artículo 61. En cualquier caso, rechazamos la interpretación de que entra en contradicción con las regulaciones de competencia desleal que prohíbe la Comunidad Económi-

ca Europea. Creemos que no se puede hacer esa interpretación del artículo 61.

Con respecto al artículo 62 hemos presentado una enmienda transaccional, está relacionada con enmiendas al artículo 122, que introduciría un nuevo apartado 3 que tienen SS. SS. en su poder por escrito, y que diría: «Reglamentariamente podrá establecerse un procedimiento similar al señalado para los cooperativas en relación con las sociedades de comercialización que constituyen las empresas de transporte». Puede haber otras fórmulas jurídicas de asociación para unos determinados objetivos, como el de la comercialización de los empresarios del transporte, pero, en cualquier caso, deben contemplarse en los objetivos que prevé el artículo 62. Nada más.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: En relación con esta enmienda transaccional, donde dice «constituyen» debe decir «constituyan».

El señor **PRESIDENTE**: Sí señor Trillo. Vamos a dar la palabra para que puedan pronunciarse sobre la intervención del Grupo Socialista. En primer lugar tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, lo único positivo que ha habido desde el punto de vista de la Agrupación de Diputados del PDP, en la exposición del portavoz socialista ha sido la enmienda transaccional al artículo 44, que dice que las infracciones han de ser reiteradas y con referencia estricta al mundo del transporte, con eliminación de las menciones que se hacían a lo fiscal, lo laboral, lo social, etcétera. Esto comporta, por nuestra parte, aceptar la enmienda transaccional y retirar la enmienda 595 que teníamos formulada a este artículo.

En cuanto al resto de la exposición quiero subrayar que, como he tenido oportunidad de comentar con el señor Presidente, la enmienda que ha formulado el señor Rebollo, en nombre del CDS, al artículo 53, sería deseable que fuera objeto de debate y votación final en una sesión ulterior de esta Comisión, antes de pasar al Senado, si el período de reflexión que pide el grupo mayoritario coincide con el tiempo disponible, como esperamos, dado que parece previsible que habrá que posponer la continuidad de esta Comisión a la próxima semana. Sería deseable que no se trasladaran al Senado aquellas posiciones que puedan ser debatidas y contempladas en esta Comisión. El PDP estaría de acuerdo con la enmienda propuesta por el CDS, si el Grupo mayoritario está en disposición de aceptarla en el Congreso. Si no, que posponer nuestra toma de posición al momento en que, después de recorrer el trámite del Senado, vuelva nuevamente a esta Cámara para su aprobación definitiva en el Pleno.

Quería anunciar que, en cuanto a las enmiendas transaccionales que quedan vivas —alguna ya ha sido enviada a la papelera por el señor Mazarrasa, y por nosotros también—, no retiramos las correspondientes a los artículos 55 y 62.

Por lo demás, quiero agradecer el esfuerzo de aproxi-

mación, aunque sea muy menguado, que ha hecho el Grupo Socialista a las posiciones del PDP, que como digo queda circunscrito al artículo 44. Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Señor Presidente, poco puedo decir salvo reiterar los argumentos en defensa de mis enmiendas, por cuanto que no ha sido aceptada ninguna de las tres que he defendido y ninguna de las transaccionales presentadas hacen referencia o alusión a estas enmiendas. Por ello tengo que mantener las tres para su votación.

Quisiera llamar la atención, señor Presidente, sobre algo que no sé si se trata de un error o de una omisión. Me estoy refiriendo concretamente a nuestra enmienda número 141, que afecta al artículo 58 en su apartado 3. En el informe de la Ponencia figura como aceptada. Sin embargo, observo que la redacción que se da en el anexo es exactamente la misma que la que se da en la redacción original del proyecto. Quiere esto decir que, consecuentemente, parece ser que no ha sido aceptada. Quisiera aclarar si existe la aceptación o no. Me estoy refiriendo al artículo 58.3. El informe de la Ponencia dice que la enmienda 141, del Grupo Vasco, se acordó aceptarla tal y como figura en el anexo. Sin embargo, en el mismo no figura como aceptada por cuanto que se reproduce el texto del proyecto. Como tampoco ahora ha habido ningún pronunciamiento, no sé si al final está aceptada o no.

Aprovecho la oportunidad para decir, aunque es un tema de redacción, que en ese mismo número 3 del artículo 58 se señala que «Reglamentariamente se fijarán los criterios a través de los cuales se constará en los registros...». Me parece sinceramente que el término «constará» no es precisamente muy apropiado. Sería más correcto decir «se constatará» o «se hará constar».

El señor **SAENZ LORENZO**: Dice «se constatará».

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Tanto en el texto original del proyecto como en el informe de la Ponencia figura «se constará».

El señor **PRESIDENTE**: Señor Zubía, respecto al número 3 del artículo 58 sería poner «según el número y/o volumen».

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Efectivamente.

El señor **PRESIDENTE**: Es decir, que la enmienda número 141, aceptada en Ponencia, significaría la siguiente redacción: «Según el número y/o...». Es un error de transcripción explicable, porque se trata sólo de añadir una partícula al 58.3. Lo hacemos en este caso y así lo votaremos, considerándolo ya incorporado al informe de la Ponencia. ¿Las demás enmiendas las mantiene para votación?

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Sí, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó para defender sus enmiendas.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, todas nuestras enmiendas, veinte en este título, básicamente están relacionadas con aspectos competenciales y, por tanto, como la filosofía del debate en Ponencia era contraria a nuestra posición, de las veinte, dieciocho estaban clínicamente muertas o, mejor dicho, «ponencialmente» muertas. Nos quedaban dos, la 732 al artículo 44 y la 746 al artículo 60. Así, en términos médicos diría que estaban en la UVI, pero veo que acaban de matar la 746, que pedía la supresión de la letra d). Por tanto, nosotros mantenemos viva la 746. Pero, para que no se diga, nosotros estamos dispuestos a aceptar la transaccional al artículo 44 y retiraríamos la enmienda 732. Así queda constancia de que algún aspecto positivo puede quedar por nuestra parte en el debate.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rebollo tiene la palabra.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, yo quisiera insistir brevísimamente en que las actividades privadas de transporte en los términos de los artículos 103 y 104 se refieren a las empresas de transporte. El concepto de empresa está jurídicamente poco definido, y sobre él la doctrina ha vertido ríos de tinta. Parece que el señor Mazarrasa se refiere al concepto de empresa como algo similar a una sociedad o a una entidad jurídica independiente. Una empresa es la realización de una actividad mercantil, la realización de actos en masa, etcétera, todo eso que dice el Derecho Mercantil. Todo eso se da en una actividad como la del transporte, aunque sea con carácter complementario respecto a otra principal. Si a esto le añadimos una realidad viva que es la picaresca que se lleva a efecto en este terreno, el amparo en actividades de transporte bajo una cuota de licencia fiscal distinta y una competencia ilícita en el mercado al no cumplir todos los requisitos que se exigen para el resto de los transportistas, pediríamos al grupo mayoritario que no permita legalizar esa competencia desleal, ilícita, al no exigir para este tipo de transporte las condiciones a las que se refieren los artículos 42 y 48.

Por favor, esto es importante. Además, si los artículos 103 y 104 se refieren a ellos, pídase a los mismos lo que se pide para el resto de los transportistas. De verdad, mi contacto con el sector, que ha sido muy intenso en épocas pasadas pero no demasiado alejadas en el tiempo, siempre ha puesto de manifiesto esta competencia desleal por parte de este tipo de empresarios del transporte. No creo que sea difícil que se extiendan a los mismos estos requisitos de acceso a la profesión. ¿Es que no deben de cumplir todos y cada uno de los puntos a que se refieren los artículos 42 y 48? Parece lógico que así sea.

Por otra parte, pido al grupo mayoritario que, por favor, incluya dentro de los requisitos del artículo 48 los re-

lativos a la seguridad y al medio ambiente. No cuesta nada, queda la ley mucho mejor y damos satisfacción a una auténtica demanda social. No entiendo por qué esto no se incluye.

Respecto al artículo 61, quería simplemente salir al paso de un comentario. Nuestro Grupo de ninguna manera ha pretendido que se suprima el artículo ni que se cambie el trato que en él se da a las cooperativas. No es eso. Lo único que decimos es que sean ustedes consecuentes con la pura redacción del artículo. Comienza el número 1 diciendo: «La Administración promoverá la agrupación y cooperación entre sí de los pequeños y medianos empresarios de transporte, protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración y especialmente de cooperativas». Protegiendo el establecimiento de fórmulas de colaboración, de asociacionismo de la pequeña y mediana empresa, y luego resulta que en el resto de los artículos solamente se acuerdan ustedes de la cooperativa y encima dicen que nuestro Grupo, a través de su enmienda, discrimina en contra de las cooperativas. Por favor, interpreten lo que quieran, pero no interpreten lo que digo por escrito. El número 1 habla de asociaciones y cooperativas, pues hablese de asociaciones y cooperativas en los números 2 y 3, no sólo de cooperativas. Lo que pido es que en los números 2 y 3 se hable también de PYMES, de pequeños y medianos empresarios dedicados al transporte, no sólo de cooperativas, en concordancia con lo que dice el número 1.

Para terminar, quiero dar las gracias al grupo mayoritario por la relativa aproximación que suponen estas enmiendas transaccionales que nuestro grupo agradece.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo, señor Rebollo, que mantiene todas sus enmiendas.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Sí, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Coalición Popular, el señor Trillo tiene la palabra.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Me voy a referir solamente a las enmiendas transaccionales presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista.

En relación con la enmienda transaccional al artículo 44, agradecemos el esfuerzo que supone el haberla redactado, la aceptamos y, en consecuencia, retiramos la 367 que correspondía exactamente a ese epígrafe.

En cuanto a la enmienda transaccional al artículo 55, nuestro Grupo había presentado dos enmiendas al mismo, la 379 y 380. Consecuentemente con la redacción del número 1 del artículo 55 que aceptamos, puesto que sin llegar a ser todo lo que nosotros queríamos mejora la redacción primitiva del proyecto de ley, la aceptamos y retiramos la 379.

Finalmente, en cuanto a la enmienda transaccional al artículo 62, sencillamente no la aceptamos y nos obliga a mantener las enmiendas 389 y 390 que teníamos a ese artículo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sáenz Lorenzo tiene la palabra.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, no se ha hecho referencia a las enmiendas relativas al artículo 52 por parte de los distintos grupos. Supongo que la supresión de ese artículo...

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: La supresión de ese artículo deja a las enmiendas fuera de juego.

El señor **PRESIDENTE**: La supresión del artículo no se hace por la intervención del portavoz de un grupo sino por votación.

El señor **SAENZ LORENZO**: Nosotros interpretamos que la propuesta de supresión de ese artículo puede suponer la retirada de algunas enmiendas.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Evidente. Por lo menos nuestro Grupo la acepta y consecuentemente retiraría las enmiendas 376 y 377.

El señor **SAENZ LORENZO**: Yo creo que ese anuncio ha producido una cierta alegría contenida en el seno de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sáenz Lorenzo, es oportuna su observación, aunque podría darse el caso de que algunos Grupos quisieran mantener sus enmiendas, aun anunciando el Grupo Socialista la voluntad de votar en contra del artículo 52.

Al artículo 52 la Agrupación del PDP tiene presentada una enmienda, la número 598.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: La retiramos, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ortiz. El PNV tiene la enmienda número 37.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Se retira, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Minoría Catalana no tiene ninguna enmienda al artículo 52.

El CDS tiene la enmienda 196.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Queda retirada, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Y Coalición Popular, como ha indicado el señor Trillo, tiene presentadas las números 376 y 377, que quedan retiradas. ¿Es así? (**Asentimiento**.) Tiene la palabra el señor Mazarrasa.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: En este turno, únicamente quiero hacer un comentario a la enmienda presentada por el Grupo del CDS al artículo 42 relativa al tema

del transporte privado y su relación con los artículos 103 y 104. Yo creo que si leemos con detenimiento los requisitos para el transporte privado complementario del artículo 104, señor Rebollo, hay elementos de rigidez suficientes en ese artículo para evitar los efectos perversos de que usted habla. Por poner un ejemplo, dice: los vehículos deben ir en todo caso conducidos por el personal propio de la empresa o establecimiento. Es una rigidez importante. En la letra e) se dice que el transporte no podrá ser contratado ni facturado de forma independiente. El coste del mismo deberá, en todo caso, incorporarse al precio de los productos o servicios objeto de la actividad principal que realice la empresa o establecimiento. Yo creo que son aspectos importantes de regulación en el artículo 104, que pretenden evitar la utilización perversa —por así decirlo— de la figura del transportista privado con carácter complementario a efectos de interferir en el mercado normal de transportes que se reserva a aquellos que tienen habilitación y características profesionales del transporte. Únicamente quería argumentar el porqué de nuestra posición.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo. Un minuto, por favor.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias, señor Presidente.

Si realmente entiende el grupo mayoritario que en el artículo 104 se contienen las suficientes cautelas, ¿por qué no aceptar la aplicación a este género de actividad realizado de esta peculiar manera en los artículos 42 y 48? El hecho de que se realice por una persona que pertenezca a la empresa o establecimiento que se dedique a la actividad principal, indudablemente, nada tiene que ver con las condiciones que para el transporte exige el artículo 42 y tampoco el título habilitante del artículo 48. No tiene nada que ver. Es decir, una persona se puede dedicar a una actividad industrial o comercial y no tener absolutamente ni idea de las exigencias de una actividad que, sin embargo, realiza intensamente y en competencia con otras personas que cumplen todos los requisitos que la ley pide. No tiene nada que ver con la actividad del transporte. Se puede dedicar perfectamente a una actividad industrial o comercial o de servicios distinta, y el hecho de pertenecer a la plantilla de esa empresa no le autoriza lógicamente para que pueda realizar una actividad como la del transporte —repito—, sin que se le exijan las condiciones que la ley establece para ejercer la actividad del transporte. Lo que estamos regulando es una actividad que siempre se realiza a través de una calificación, de una configuración empresarial, pero dándole al término empresa su carácter mercantil y económico. Por consiguiente, no mezclamos una cosa con otra. El hecho de que sea componente de la empresa industrial, comercial o de servicios no significa que le habilite para ser un buen transportista una buena empresa de transportes. Es obvio. El hecho de que el precio esté metido dentro del escándalo de precios marcado por el que se atribuye al producto que se manufactura, que se industrializa, que se comercializa

o al servicio, no tiene nada que ver. ¿Qué más da que figure como concepto independiente o que figure como englobado dentro de un precio? Es exactamente igual. Eso sí que es una pura formalidad que no altera para nada el aspecto empresarial, económico y material de la actividad. Por consiguiente, los argumentos que acaba de dar el señor Mazarrasa, que yo le agradezco porque suponen un esfuerzo intelectual de tratar de aproximarse a mi postura, lejos de rebatir mis argumentos creo que los han fortalecido notoriamente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a las votaciones. Empezaremos, en primer lugar, por las enmiendas de la Agrupación PDP.

Vamos a votar las enmiendas que permanecen vivas (ruego al señor Ortiz, que lo compruebe), que son los números 594, 596, 597, 600, 601, 602, 603, 604 y 605 a este título II.

¿Algún grupo desea la votación separada de estas enmiendas? (**Pausa.**)

Procedemos a su votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas del PDP al título II antes referidas.

Pasamos, a continuación, a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario PNV, números 35 y 36. Consideramos que la enmienda número 141 está ya incluida en el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 16; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas 35 y 36, del PNV.

Pasamos a votar las enmiendas de Minoría Catalana que se mantienen, rogando al señor Sedó que vaya comprobándolas: enmiendas números 729, 730, 731, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747 y 748.

¿Algún grupo parlamentario solicita votación separada para alguna de estas enmiendas? (**Pausa.**)

Procedemos a la votación de las enmiendas antes referidas de Minoría Catalana al título II.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 16; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de Minoría Catalana antes referidas.

Pasamos, a continuación, a votar las enmiendas del Grupo CDS, cuya relación hago a continuación, rogando la atención del señor Rebollo: la enmienda número 189 —que recuerdo a SS. SS. con la pequeña modificación que el señor Rebollo introdujo «in voce» y que ha sido aceptada—, y las enmiendas 190, 191, 192, 193, 194, 195, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204 y 205.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas antes referidas del CDS.

Pasamos finalmente a votar las enmiendas del Grupo de Coalición Popular que se mantienen, cuya relación paso a efectuar: enmiendas números 365, 366, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 378, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389 y 390.

¿Algún grupo desea votación separada? (**Pausa.**)

Votamos conjuntamente las enmiendas de Coalición Popular al título II antes referidas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 16; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de Coalición Popular.

A continuación, pasamos a votar las enmiendas transaccionales que ha propuesto el Grupo Parlamentario Socialista, en la última de las cuales, al artículo 62, se introdujo una modificación a propuesta del señor Trillo de que en vez de «constituyen» debe decir «constituyan».

Votamos la enmienda transaccional al artículo 44.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 44 y, por tanto, dicho artículo.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 55.1 propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda.

A continuación pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 62 de adición de un nuevo punto 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, cinco; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional de adición al artículo 62.

A continuación pasamos a votar el articulado. Como el señor Ortiz hizo una propuesta constructiva al Grupo Socialista sobre el período de estudio del artículo 53, pregunto a los portavoces, ¿el artículo 53 no se estudiará hasta llegar al Senado o se puede estudiar al final del debate de esta Comisión?

El señor **SAENZ LORENZO**: Preferiríamos dejarlo para el Senado para tener tiempo suficiente. Además, es bueno que haya enmiendas también en la otra Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece muy ecuánime la propuesta del señor Sáenz Lorenzo.

En consecuencia vamos a votar, en primer lugar, el artículo 52 cuya supresión ha sido propuesta por el Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado y suprimido el artículo 52.

Vamos a votar los restantes artículos de este título II. Pregunto a SS. SS. si desean votación separada de algunos de los artículos de este título. Pueden tomarse el tiempo que necesiten para pensarlo.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Pedimos votación separada del artículo 50.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

La Mesa tiene que hacer alguna advertencia. En el artículo 54 hay un error formal en el punto 3. Donde dice: «Registro General los Requisitos Territoriales» debe decir: «Registro General los Registros Territoriales».

Igualmente, de acuerdo con las manifestaciones anteriores, quiero recordar a SS. SS. que el artículo 58.3 lo votaremos introduciendo ya dos modificaciones. Una, que en vez de decir «constará» se diga «se hará constar». La otra modificación es que, al incorporar la enmienda 141 del PNV admitida en Ponencia, en vez de la conjunción «y» hay que poner las conjunciones «y/o».

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, pido votación separada, pero en bloque, de los artículos siguientes: 44, 45, 46, 47, 54 y 56.

El señor **PRESIDENTE**: El artículo 44 ya ha sido votado al votar la enmienda transaccional. Quiere decir que los artículos 44, 45, 46, 47, 54 y 56 se pueden votar todos en bloque.

Votamos en primer lugar los artículos para los que se ha solicitado votación separada. Artículo 50.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, cuatro; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 50. A continuación pasamos a votar los artículos 45, 46, 47, 54 y 56.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos.

A continuación votamos los puntos 2 y 3 del artículo 55, que todavía no han sido sometidos a votación. El punto 1 ha sido aprobado por enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Vo-

tos a favor, 16; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

A continuación pasamos a votar el artículo 62 según el texto de la Ponencia. Al votarlo se vota además la adición de la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, cinco; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado. A este artículo se añade la adición de la enmienda transaccional del Grupo Socialista.

Votamos, a continuación, los restantes artículos: 42, 43, 48, 49, 51, 53, 57, 58, 59, 60 y 61. ¿Están SS. SS. conformes? (**Asentimiento.**) ¿Desean alguna votación separada para este bloque de artículos? (**Pausa.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, cinco; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos. De esta forma queda debatida y votada la totalidad del título II.

Señorías, vamos a entrar a continuación en el título III. Dada la extensión y la importancia de este título, vamos a subdividirlo. El Presidente propone que se debatan y voten los capítulos I y II, que comprenden los artículos 62 a 91, ambos inclusive, y el resto del título, es decir, desde el 92 hasta el 121, ambos inclusive. Es decir, que se traten separadamente. ¿Quieren S. S. hacer alguna observación? (**Pausa.**) ¿Lo hacemos así? (**Asentimiento.**)

Vamos a iniciar, entonces, el debate del título III, capítulos I y II. El título III se refiere a «De los servicios y actividades del transporte por carretera»; el capítulo I sobre «Clasificación», y el capítulo II sobre «Los transportes públicos regulares de viajeros». Vamos a empezar a debatir el bloque de los artículos 63 a 91, ambos inclusive, del título III, capítulos I y II. ¿Sus señorías necesitan algún tiempo para organizar la defensa de enmiendas? (**Pausa.**)

A este título III, capítulos I y II, hay presentadas enmiendas prácticamente de todos los Grupos Parlamentarios. En primer lugar, para la defensa de sus enmiendas, tiene la palabra, por la Agrupación PDP, el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, una clarificación inicial: probablemente, sería bueno que la Presidencia nos diera la oportunidad de estudiar las enmiendas transaccionales porque no hemos tenido tiempo. Consiguientemente, al defender mis enmiendas me referiré al texto del proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Lo cual es perfectamente legítimo, señor Ortiz. Por supuesto, luego daremos el tiempo necesario para que se estudien las enmiendas transaccionales. Me parece que se han entregado, señor Sánchez Bolaños, todas las del título III. (**Asentimiento.**) Ahora, el

bloque de fotocopias tendrán que subdividirlo en dos partes. Por supuesto, daremos ese tiempo.

Para defensa de sus enmiendas, como si no hubiera visto las transaccionales, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: La primera de las enmiendas se refiere al artículo 67. Es la enmienda 606, que pretende dar una nueva redacción al tercer párrafo, sin otro propósito que introducir alguna pequeña mejora técnica sin demasiada trascendencia. En la mención de los transportes especiales se pretende incorporar al texto del proyecto la referencia a animales vivos y transporte escolar, que nos parece que tienen especificidad suficiente para, al menos, ser mencionados de modo explícito. No tiene mayor alcance la enmienda, señor Presidente.

La enmienda 607 se refiere al artículo 70. Se podría calificar como enmienda de pura corrección de estilo porque, en definitiva, pretende dos cosas: sustituir la palabra «decisión» por «resolución», que nos parece más técnica, y en el párrafo siguiente, pretendemos, igualmente, sustituir el término «se realizará», que nos parece poco específico, por «se acordará».

Al artículo 71 planteamos las enmiendas 608, 609 y 610, que pretenden una mejora de texto. Concretamente, la enmienda 608 pretende que en el apartado 2 de este artículo se sustituya el texto del proyecto por el que proponemos, que dice: «Cuando se acrediten las causas que lo justifiquen procederá la prestación de los servicios mediante los distintos sistemas de gestión admitidos por el ordenamiento jurídico». El proyecto del Gobierno ofrece un texto largo y farragoso, con un margen de discrecionalidad que nos parece inconveniente desde el punto de vista de la seguridad jurídica.

Tenemos una enmienda de más alcance, la 609, también en relación con el artículo 71.2. Entendemos que, por aplicación del principio de seguridad jurídica y de subsidiariedad, en lugar de lo que reza en el texto, debemos decir: «Sólo procederá la gestión pública directa en ausencia de la iniciativa privada en el correspondiente concurso de adjudicación, y previa declaración de interés público del servicio por parte del Gobierno u órgano equivalente». Entendemos que la expresión «previa declaración de interés público del servicio por parte del Gobierno», declaración que, lógicamente, debe ser fundada, protege a la iniciativa privada frente a lo que, en otro caso, pudiera ser invasión por parte del sector público de este ámbito tan importante y tan dinámico de los transportes.

Respecto al apartado 3, formulamos la enmienda 610, por la que proponemos su supresión. Como decimos en la justificación, con el texto del proyecto resultaría que, además de la Empresa Nacional ENATCAR, que se configura en la disposición adicional primera, podría existir otra empresa pública de prestación de servicios, podría la propia Administración gestionar directamente o ir a un sistema indirecto, destruyendo lo que nos parece fundamental, que es el principio de concurrencia del sector privado con el sector público, como se dice en la propia disposición adicional primera, donde se alude a la concurrencia con el resto de las empresas privadas y en igualdad de

condiciones con éstas. Me parece que este párrafo, tal y como está concebido, es contradictorio con el propósito explícito que enuncia el propio Gobierno en la disposición adicional primera.

Al artículo 72 formulamos la enmienda 611, que pretende dos cosas: en primer término que, al final del primer párrafo del punto 1, cuando dice: «por razones de interés público», se añada la palabra: «fundadas», que no sean razones de interés público de pura apreciación discrecional. En segundo lugar, pretendemos la supresión de la última frase del artículo que empieza diciendo «cuando finalice el plazo concesional...». Nos parece que queda suficientemente claro el precepto con la primera frase de este apartado 2 que, por cierto, es objeto de una enmienda transaccional, a la que no me quiero referir ahora, en coherencia con lo que he dicho al principio de que no he tenido tiempo suficiente de valorar la propuesta transaccional del Grupo Socialista.

Al artículo 73 proponemos la enmienda 612, en la que también hay una propuesta de un cierto calado. Evidentemente, al hablar de concurrencia «de empresas privadas o públicas que reúnan los requisitos previstos en el artículo 48» se está autorizando de hecho una competencia pública aunque se supone que en condiciones de igualdad, lo que es incompatible con nuestros planteamientos en materia de transporte, como tuve oportunidad de hacer explícito ayer. En definitiva, pretendemos que cuando se dice «podrán concurrir las empresas privadas o públicas», se diga «podrán concurrir las empresas privadas». La excepcionalidad de la concurrencia de empresa pública tendrá la justificación que permita la Constitución, y que el Estado se reserve determinados servicios cuando lo estime oportuno por razones extraordinarias y de altísimo interés público.

También queremos que se suprima la última frase del apartado 3, donde, junto a los requisitos mínimos de los pliegos de condiciones, se dice: «o con carácter orientativo». Entendemos que estos requisitos de carácter orientativo no son compatibles con un principio de seguridad jurídica. Lo que diga el pliego de condiciones será el punto de referencia al que deban de atenerse las empresas para su concurrencia, suprimiendo los requisitos de carácter orientativo a que hace referencia el precepto.

La enmienda 613, al artículo 75, propone la supresión del apartado 2 y del segundo párrafo del apartado 3. Las razones están suficientemente explicitadas en la justificación aunque sea muy breve y muy sucintamente. En definitiva, pretendemos que los pliegos de condiciones sean objeto obligatorio de referencia, y sólo los pliegos de condiciones, sin ninguna posibilidad de modificaciones posteriores que abren un margen de discrecionalidad y que es terreno abonado para un riesgo, al menos, de arbitrariedad. El salto de la discrecionalidad a la arbitrariedad es un riesgo que corre cualquier Administración; no se trata de hacer juicios de valor sobre esta Administración, sino sobre cualquier otra, sea socialista o no lo sea, aunque, probablemente, la socialista mereciera un comentario más incisivo al respecto en otro debate.

La enmienda 614 se refiere al artículo 76 y pretende,

en primer término, suprimir la última frase del apartado 1 que empieza por: «Dichos vehículos...». Entendemos que no hay novación subjetiva —volvemos a hacer las mismas consideraciones de la novación subjetiva expuestas con anterioridad—, y basta con que los vehículos sean utilizables, cualquiera que sea el título jurídico que se tenga para ello, siendo responsabilidad de la empresa, como organización, el adscribir unos u otros, siempre que lo sean en las necesarias condiciones de carácter técnico, que no se contemplan en el artículo 76.

Asimismo, pretendemos la supresión de la referencia a la novación subjetiva que alude figura en las dos últimas líneas de este artículo 76.

Al artículo 77 hemos formulado tres enmiendas que tienen carácter subsidiario unas de otras. La enmienda que defendemos en primer lugar —por decirlo en términos coloquiales—, la que más nos gusta es la 615, que da una nueva redacción a todo el precepto, suprimiendo la referencia a que la utilización temporal de vehículos se haga sólo para afrontar intensificaciones de tráfico. Si se quitan las palabras «para hacer frente a intensificaciones de tráfico» se abre la posibilidad de utilizar temporalmente otros vehículos siempre que estén amparados por autorización, en cualquier circunstancia.

En el apartado 2 en lugar de «arrendamiento o cesión de vehículos» hablamos de «utilización», cualquiera que sea el título que la empresa tenga para poderlos usar. Igualmente, en el apartado 3, y en coherencia con lo anterior, suprimimos las palabras «arrendados o cedidos», que nos parece poco precisa.

La enmienda 616 está más cerca del texto del proyecto, pero nos parece que lo mejora. Pero, como hemos dicho antes, preferiríamos que se aceptara la enmienda 615.

La enmienda 617 propone la supresión del número 2 del artículo 77 en coherencia con las razones anteriores. Nos parece que el establecer condiciones tarifarias especiales en los contratos-tipo para la utilización de vehículos supone no dejar a la empresa que utilice los vehículos como quiera, siempre que estén debidamente comprobados, verificados y cumplan las condiciones técnicas. Por tanto, les niega un margen de actuación para utilizar aquellos elementos de producción que estime conveniente.

En la enmienda 618 proponemos la supresión del apartado 1 del artículo 78 por entender que contradice y limita lo dispuesto en el artículo 52, impidiendo un aprovechamiento más racional del parque de vehículos de las empresas.

La enmienda 619 persigue la supresión del artículo 79, y coherentemente pedimos también la supresión de los artículos 80 y 81, puesto que entendemos que las concesiones deben hacerse por líneas. No creemos en la figura de la concesión zonal a que hace referencia el proyecto. Nos parece que queda mucho más individualizada la intervención de la Administración, en este caso, benéfica, si las líneas son objeto de concesión una a una. Quizás haya otras razones que puedan hacer ventajosa la figura de la concesión zonal, pero nos parece que sobre todas ellas prima la idea de individualización de las líneas que permite un

control y un seguimiento administrativo mayor y más seguro.

La enmienda 622 pretende dar nueva redacción a la letra h) del artículo 83, de forma que en lugar de decir: «Por las causas previstas en el artículo 48.2» se refiere a: «Por las condiciones establecidas en el artículo 42.1», con objeto de limitar el alcance del precepto. Nos parece que con la remisión al artículo 42.1 es más que suficiente.

Al artículo 84 formulamos la enmienda 623, en la que pretendemos que el rescate de las concesiones o la supresión del servicio se decidan por razones de interés público, pero que sean fundadas y que estén acreditadas en un expediente administrativo. Si se decide la supresión de un servicio, suponemos que será por razones fundadas, pero es mejor que se expliciten; de otro modo, queda abierto un margen de discrecionalidad que puede dar lugar, como he dicho reiteradas veces, a un riesgo de arbitrariedad. También proponemos la supresión del apartado 2, porque creemos que el tema iría mejor en la Ley de contratos del Estado.

En cuanto al artículo 85 formulamos la enmienda 624, pues creemos que los supuestos que contempla se deben ceñir a supuestos excepcionales, a razones claramente comprobadas y para que opere en la línea que el proyecto pretende. Basta con la indicación del principio de indemnización, sin necesidad de referirse a cuándo no procede la indemnización. Se afirma el principio de indemnización y será el desarrollo normativo ulterior o los tribunales de justicia quienes decidan cuál es la indemnización y cómo se cuantifica.

Proponemos en la enmienda 625 la supresión del artículo 86, porque creemos que el supuesto que se contempla en este caso se resuelve mejor mediante el otorgamiento de una nueva concesión o acudiendo a la fórmula que acabamos de comentar del artículo 85.

Al artículo 87 formulamos la enmienda número 626 de supresión. Como decimos en la justificación de la misma, el supuesto que contempla el artículo, que se refiere a la posible subrogación, debe dejarse al acuerdo entre la empresa antigua y la nueva; que ellas se pongan de acuerdo sobre cómo y en qué términos se hace esta subrogación, siempre, naturalmente, en el marco de las disposiciones de la ley que sean aplicables al supuesto.

En la enmienda número 627 proponemos la modificación del artículo 88, simplificando el precepto y afirmando que los vehículos e instalaciones no pueden ser objeto de embargo, sin perjuicio de la intervención judicial. La autoridad judicial hará los pronunciamientos sobre los activos y pasivos. Cada caso concreto tendrá su propia dinámica. Entendemos que es preferible que la autoridad judicial individualice, caso por caso, repito, y se pronuncie sobre los activos y los pasivos.

Al artículo 89 formulamos la enmienda 628, en la que proponemos la modificación del texto e incluso alguna supresión, como la del apartado 6. Creemos que estas consideraciones están en congruencia con la enmienda anterior y que comportan una mejora técnica del proyecto.

La enmienda 629 propone modificar el artículo 90 con las siguientes propuestas: mantener sin variación el apar-

tado 1; proponer la supresión del apartado 2.2 (la referencia a «requisitos de especificidad» y al «establecimiento de un servicio independiente» nos parece que abre un margen de discrecionalidad que no es bueno); propugnamos la supresión del apartado 3, por razones análogas; el mantenimiento del 4, y, en cuanto al 5, la supresión de la segunda frase que dice: «La previa posesión de dichas autorizaciones...», y la permanencia sin variación de los apartados 6 y 7. Creemos que con estas modificaciones el precepto se acomoda más a la realidad del transporte.

Finalmente, señor Presidente, al artículo 91 no hemos formulado enmiendas. Consiguientemente, hemos llegado al artículo 92 y finalizado lo que era el objeto de debate en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Llamo la atención a SS. SS., y, en particular, al portavoz del Grupo Socialista, sobre el hecho de que al suprimir el artículo 52 en la votación anterior, debemos tener en cuenta que en los artículos 73.2, 89.5, 90.5 y 91.3 se hace referencia al artículo 52.

Tiene la palabra el señor Zubía para la defensa de sus enmiendas.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Voy a consumir un breve turno en defensa de mis enmiendas, por cuanto que una buena parte de las mismas han sido ya incorporadas al informe de la Ponencia y casi la totalidad del resto, que en este momento mantenemos, son objeto de tratamiento en las distintas transaccionales que nos han sido facilitadas por el Grupo Socialista.

Por ello, casi a título meramente enunciativo, quiero decir que al Capítulo I únicamente mantenemos una enmienda, la número 39, que afecta al artículo 63. El artículo 63 clasifica, en primer lugar, los transportes en públicos y privados, y a continuación los define a ambos. A la hora de definir los transportes públicos considera éste como «aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica...». Nosotros, a través de la enmienda 39, pretendemos eliminar de la definición de transporte público esta referencia o requisito de «mediante retribución económica». El porqué es muy sencillo y claro. Pretendemos dar cabida dentro de la definición de transportes públicos a todos aquellos transportes que se realizan también por cuenta ajena y que, sin embargo, no son retribuidos por existir un fin social en los mismos. Estoy pensando concretamente en el transporte que llevan a cabo ambulancias, toda asociación de ayuda en carretera, Cruz Roja, etcétera. Consideramos que con la actual redacción, y al estimar requisito necesario para que el transporte sea considerado público que sea por cuenta ajena y con retribución económica, ciertamente quedan fuera de la clasificación estos transportes, que tienen naturaleza social.

Por lo que respecta al Capítulo II, nuestro Grupo tiene presentada la enmienda 40 respecto al artículo 72.2. Dicho artículo establece en su apartado 2 que la duración de las concesiones «no podrá ser inferior a diez años, ni superior a treinta». Nosotros consideramos que límites de este tipo no deben ponerse en ningún caso; que la dura-

ción de las concesiones debe tener un carácter general, sin limitación alguna a lo que se establezca en el título concesional. Por ello, solicitamos a través de nuestra enmienda la supresión de esta limitación de plazo, de la duración de las concesiones entre diez y treinta años.

Igualmente, como alternativa, tenemos en este mismo artículo 72.2 otra enmienda, que es la 142, que es una enmienda, como la denomina el portavoz del Grupo Popular, lo mínimo que se debería aceptar. En ella lo que pretendemos sencillamente es que el plazo mínimo que se fija en diez años, cuando menos, sea rebajado a ocho. Repito que es una alternativa a la enmienda anterior. En cualquier caso, tampoco hago en ello especial hincapié, por cuanto que entre las transaccionales presentadas observo que hay transaccionales a este artículo respecto a nuestra enmienda, y tiempo tendremos de entrar en más detalles en la réplica.

Por lo que respecta al artículo 78, mi Grupo tiene presentada la enmienda 143, que no tiene especial trascendencia, por cuanto pretendía únicamente dar una mejor redacción desde un punto de vista gramatical al apartado 1. Creo que en este momento tampoco tiene sentido el mantenimiento de la misma, por cuanto que con la redacción que se da en la transaccional que ha sido presentada por el Grupo Socialista prácticamente decae nuestra enmienda. Consecuentemente, sin esperar a más trámite, retiro ya en este acto nuestra enmienda 143 al artículo 78.1.

Al mismo artículo 78 existía una enmienda, la número 41, que ha sido ya incorporada al dictamen de la Comisión, por lo cual ahorro también a SS. SS. la defensa de la misma.

Finalmente, tenemos una enmienda al artículo 87.2; es la enmienda 42. El artículo 87 del proyecto establece las reglas de una posible subrogación, y en el apartado 2 establece que en el caso de que el anterior adjudicatario de la concesión no manifieste la intención de conservación de la propiedad será necesario abonarle el valor de la parte no amortizada de los vehículos e instalaciones. Nosotros consideramos que, a la vista de la redacción del apartado 1 de ese artículo 87, no tiene razón de ser el mantenimiento de este párrafo referente al abono del valor de la parte no amortizada. Por ello, solicitamos en nuestra enmienda 42 la supresión de tal apartado.

Somos también conscientes de que ha sido presentada al respecto una enmienda transaccional por el Grupo Socialista, concretamente fuera de este artículo 87, creo que es en el artículo 75, y también tendremos ocasión de debatir en el trámite de réplica.

Al mismo artículo 87 nuestro Grupo pretende añadirle un apartado 4 nuevo; es el mismo artículo referente a los requisitos de la subrogación. Es un apartado nuevo que también es objeto de tratamiento en la transaccional. Este artículo, como antes decíamos, establece las reglas que deben observarse en caso de subrogación. Nosotros pretendemos que se establezca también como una regla de esa subrogación el que el nuevo concesionario no debe responder en ningún caso de los derechos salariales devengados con anterioridad a la asunción efectiva de los ser-

vicios ni a las deudas de la Seguridad Social, deudas fiscales o cualesquiera otras que hubiera contraído el empresario anterior.

Lo consideramos como requisito importante a tener en cuenta en la redacción del proyecto, porque es la única manera de hacer posible y efectivo el rescate de una concesión y la adjudicación a un nuevo concesionario.

Como digo, sé que hay un tratamiento concreto a esta enmienda en una transaccional presentada por el Grupo Socialista al artículo 75 y posteriormente volveríamos sobre el particular.

Finalmente, nuestra enmienda 144 hace referencia al artículo 89 del proyecto, más en concreto a su apartado 2. El artículo 89.2 se está refiriendo a las denominadas autorizaciones especiales. Establece un plazo mínimo, concretamente de tres años, para la concesión de tales autorizaciones. Nuestro criterio es diferente. Estimamos que, al tratarse de una concesión especial, en vez de seguir el criterio de plazos mínimos de duración, habría de establecerse el criterio de plazos máximos. De ahí que nuestra enmienda no pretende, en definitiva, más que sustituir el plazo mínimo de tres años que se fija en el proyecto por el plazo máximo de cinco años. Sé también que hay presentada una transaccional que tampoco he tenido ocasión de ver en toda su extensión, pero en cualquier caso nuestra enmienda pretende sustituir un plazo mínimo por un plazo máximo, que creemos que es la filosofía que debe imperar al tratarse en este caso de concesiones especiales.

El señor **PRESIDENTE**: Para las enmiendas de Minoria Catalana, el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Nosotros tenemos presentadas varias enmiendas, la mayoría de aspecto competencial. Creemos que el Estado sólo puede clasificar los transportes de su competencia, y a ello se referían nuestras enmiendas 749, al título; 750, de modificación de la redacción del artículo 63; 751, de modificación del apartado 1 del artículo 64; 752, de modificación de la redacción del artículo 65; 754, de modificación del artículo 66; 755 y 757, de modificación del primer párrafo de los artículos 67 y 68, respectivamente.

Teníamos, por otra parte, unas enmiendas alternativas a los artículos 65 y 68, modificando su redacción, para dejar más concreta la definición de los transportes. Pero estas dos enmiendas, 753 y 756, si me permite el señor Presidente, las retiramos en este momento.

En cuanto a las siguientes enmiendas, la 758 se refería al título; la 759, al artículo 69, modificando su redacción, para concretar más el artículo en cuanto a las competencias del Estado, de acuerdo con el artículo 149.1.21 de la Constitución; y las enmiendas 760 y 761 eran de tipo competencial, modificando la redacción de los artículos 71 y 72.

En nuestra enmienda 762, al artículo 73, dentro de la nueva redacción que proponíamos al apartado 2, intentábamos que los servicios complementarios se concretasen a los que discurrían por el territorio de más de una Co-

munidad Autónoma. Creemos que los servicios complementarios, al igual que los básicos, a partir de la Constitución no puede concederlos el Estado cuando su discurrir afecta a una sola Comunidad Autónoma. Creo que hay una transaccional, que todavía no he estudiado, y después daré mi opinión al respecto.

Nuestra enmienda 763, al artículo 74, suprimía el segundo párrafo. En la justificación de nuestra citada enmienda decíamos que, al convocarse un concurso para su nueva adjudicación, todos los aspirantes han de estar en igualdad de condiciones. La justificación de nuestra enmienda quizá sea muy categórica. Reconocemos que el reglamento o la convocatoria podrán establecer condiciones favorables en las bases del concurso para aquel concesionario que hubiese realizado en años anteriores el servicio. Hay una transaccional prevista y creo que va a ser aceptada por nosotros. Sólo la he visto por encima, pero me parece que podré aceptarla.

Otras enmiendas de tipo competencial son las restantes presentadas con los números 765, al artículo 77; 766, al 79; 768, al 80; 770, a la redacción de los puntos 2 y 3 del artículo 81. Y ahora quiero decir que retiramos, señor Presidente, las enmiendas números 767, al artículo 79; la enmienda 769, al 80 y la 771, al 81. Eran propuestas alternativas, pero hemos considerado que, como tales, no era preciso que figuraran aquí.

Y, después, tenemos una enmienda que verdaderamente sigue viva, porque creemos que en las transaccionales alguna cosa habrá que decir, que es la número 773, al artículo 87. Pensamos que el contenido de este artículo perpetúa concesiones y, por tanto, ninguna empresa puede aspirar a un otorgamiento de una concesión si para ello ha de quedarse con vehículos y con la plantilla de personal de otra empresa. Nosotros creemos que esto, en todo caso, debería quedar recogido, y según en qué condiciones, en el propio reglamento o en la convocatoria del concurso, aun cuando también sabemos que hay jurisprudencia en algunos casos; concretamente en Sabadell la jurisprudencia no iba en el sentido propuesto por nosotros. Así pues, mantenemos esta enmienda que propone la supresión de todo el artículo 87.

Las demás enmiendas, que, hasta el artículo 91, tenemos presentadas, son de tipo competencial. Creo que nuestra filosofía ya ha quedado más que suficientemente expuesta, porque en todas mis intervenciones se está tocando. Por ello, no entro a detallar artículo por artículo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Mi Grupo, señorías, va a fijarse, en esta intervención, en las enmiendas más importantes, sin que ello suponga, salvo que así lo indique, que se retiren las que no mencione de forma expresa.

En el artículo 69, el texto del proyecto dice que «Los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general, salvo en el supuesto previsto en el artículo 89, tienen el carácter de servicios públicos de titulari-

dad de la Administración». Y resulta que ese supuesto es el de los servicios de bajo índice de utilización.

Nosotros entendemos que el supuesto que se exceptúa en el artículo citado del proyecto es, justamente, uno de los que más justifican la titularidad de la Administración. No entendemos cómo en ese supuesto el transporte público regular permanente no tiene el carácter de servicio público de titularidad de la Administración, mientras que, en todos los demás supuestos, sí lo tiene. Es incomprensible, de verdad.

En el artículo 70, nuestra propuesta de modificación y nueva redacción del artículo se abre a la posibilidad de que la Administración pueda decidir si la prestación de un servicio de transporte regular permanente de viajeros debe llevarse a cabo en régimen distinto al de monopolio. Puede perfectamente existir la posibilidad de que dos empresas diferentes presten un servicio. Dice también nuestra enmienda que «el establecimiento de un nuevo servicio de las características señaladas en el párrafo primero se realizará por la Administración, bien por propia iniciativa, o a instancia de los particulares o de las Asociaciones de Usuarios, teniendo en cuenta las demandas actuales y potenciales del transporte». En definitiva, lo que se abre es la posibilidad de que las líneas regulares pueden explotarse en régimen distinto al de monopolio. Y, naturalmente, da un gran protagonismo a los usuarios, porque son, en definitiva, los que pueden ayudar a la Administración a decidir si una concesión o explotación de transporte regular se puede realizar en régimen distinto al del monopolio.

Con respecto al artículo 72, la enmienda número 209, en concordancia con la enmienda 207 al artículo 70, comienza diciendo «Cuando las concesiones se hayan otorgado con carácter exclusivo...», en sustitución de lo que el proyecto dice, que parece establecer prácticamente sin excepciones que siempre se realicen esas explotaciones de forma exclusiva. Nuestra enmienda dice: «Cuando las concesiones se hayan otorgado con carácter exclusivo, no podrán establecerse mientras están vigentes, otras que cubran servicios de transportes coincidentes, salvo que, a petición razonada de las Asociaciones de Usuarios y acreditado un desequilibrio permanente entre oferta y demanda, no atendido por la empresa concesionaria, la Administración acuerde... otorgar una nueva concesión...».

Se presenta la posibilidad, no contemplada en un primer momento quizá por la Administración, de que una explotación mal servida por la empresa concesionaria pueda abrirse a la entrada de una nueva empresa, aunque coincida con el itinerario, siempre y cuando esta segunda concesión «tenga distinto horario que la ya establecida».

En este mismo artículo se contempla de una forma muy específica la amortización de los vehículos e instalaciones, en relación con el plazo de la concesión.

En el artículo 73 vuelve a tocarse el extremo del plazo máximo de amortización de los vehículos, que no se contempla en la redacción del proyecto, que dice que para el otorgamiento de la correspondiente concesión, se contemplarán una serie de circunstancias, entre las cuales no está el plazo de amortización de los vehículos.

En nuestra enmienda al artículo 74 se pone el acento en dos puntos que creemos fundamentales. Por una parte se dice, en párrafo independiente, que deberá tenerse en cuenta para la resolución del concurso «la antigüedad de la flota, la antigüedad media del personal o, en su caso, de creación de empleo». Son circunstancias que creemos que debido a la situación económica de nuestro país debieran de ser tenidas en cuenta por la Administración a la hora de resolver el concurso. Y a continuación, también hay un párrafo nuevo en nuestra propuesta que creemos que está impregnado de sentido social: «Se valorará igualmente como mérito el compromiso de la empresa licitadora de atender zonas de débil tráfico o de menor capacidad económica cuyos tráficos sean naturalmente confluente con la línea principal objeto de la concesión, estableciendo tarifas especiales sin derecho a subvención por parte de la Administración».

En vez de establecer pura y simplemente —aparte de las condiciones técnicas— un menor precio para conseguir que la concesión se le dé a una empresa determinada, aquí se lleva el esfuerzo a abarcar la atención a zonas de débil tráfico, con menores tarifas, sin derecho a subvención por parte de la Administración, con lo cual se viene a ayudar a la Administración a atender un aspecto importante que queda señalado en los artículos de la ley, pero no suficientemente atendido en cuanto que en dichos artículos no se arbitran fórmulas operativas distintas de la pura y simple de que la Administración cargue con las consecuencias de un menor precio.

Hay un último apartado dentro de nuestra enmienda que tiene una enorme importancia. Dice así: «La empresa que hubiese promovido la creación de un nuevo servicio, acompañando los estudios, pliegos de condiciones y el proyecto correspondiente, y que también concurra a la licitación, tendrá a su favor un derecho de tanteo, siempre que aquéllos hubieran sido aceptados por la Administración como base para el correspondiente concurso». Lo que pretendemos es favorecer la iniciativa empresarial, valorando adecuadamente su esfuerzo para la apertura de nuevas líneas. ¿Qué incentivo van a tener las empresas para ayudar a la Administración, en este aspecto concreto al que nos estamos refiriendo, si no se abre un derecho de tanteo? No hay ningún perjuicio para la Administración. No hay tampoco ningún trato de privilegio. Hay pura y simplemente el reconocimiento de una actitud de colaboración por una vía eficaz, operativa y práctica que, sin duda, rendirá beneficios al sector y ayudará a la Administración en su labor.

Nuestra enmienda al artículo 75 abre un supuesto que en estos momentos no está regulado por la legislación del transporte y que, sin embargo, tiene una lógica aplastante. Señorías, pensemos en el usuario y no sólo y exclusivamente en el empresario. Se da el supuesto de que en estos momentos un servicio se puede prestar a través del único itinerario que existe; pero si se abriera una infraestructura nueva, que comunicara puntos importantes servidos por una infraestructura antigua, superada a través de una autovía o de una autopista, etcétera, habría que prever, antes de otorgar una concesión independiente, el

dar un derecho preferente a quien esté sirviendo hasta entonces la concesión por el itinerario antiguo. Porque, mirando los intereses del usuario, lo que importa es la conexión entre dos capitales de provincia, entre dos ciudades importantes, que se puede realizar a través de una autovía en sustitución de un itinerario antiguo, retorcido, con pendientes importantes, etcétera. Nosotros queremos que el concesionario antiguo tenga la oportunidad de aprovecharse, en beneficio de los usuarios, de ese nuevo itinerario. Por eso nuestra enmienda dice que la Administración abrirá, si se dan esas circunstancias de modificaciones en la estructura viaria, «un plazo de audiencia al concesionario para que éste proponga las modificaciones en el servicio que mejor se adapten a las necesidades de los usuarios... En todo caso, si la modificación en la infraestructura diese origen a una nueva concesión tendrá derecho preferente a obtener su otorgamiento la empresa concesionaria de la línea antigua». Es justo; si sirvió durante mucho tiempo a través de un itinerario a veces atormentado, retorcido, etcétera, lo lógico es que se le dé un derecho preferente para servir esa relación entre pueblos y ciudades importantes a través de la nueva infraestructura que se cree, sin perjuicio de atender debidamente a los usuarios de los núcleos de población de la línea antigua.

En el artículo 79, señorías, se dice: «Como regla general las concesiones se otorgarán únicamente para servicios predeterminados de carácter lineal; no obstante, la Administración podrá otorgar concesiones zonales...». Nosotros pretendemos que se adicione, después de «concesiones zonales» la frase «en áreas de débil tráfico o económicamente deprimidas», para compensar de esta forma la menor capacidad económica de las zonas con las ventajas de una explotación conjunta y unitaria.

En la enmienda al artículo 83 se contempla un supuesto que de no hacerlo deja mermado el alcance del artículo. En el apartado c) dice el proyecto «Muerte del empresario individual o extinción de la persona jurídica gestora del servicio...». En el Estatuto de los Trabajadores se establece que no rompe la continuidad laboral el hecho de que la empresa cambie de forma social, pero manteniendo su unidad económica. De tal manera que este supuesto de que la empresa continúe, entendiéndose por empresa una unidad económica y laboral, debiera llevarse al articulado. De lo contrario, si se mantiene la extinción por el cambio de la forma jurídica de la empresa concesionaria, aunque se mantengan sus aspectos económico y laboral unitariamente, nos encontraríamos con un problema importante, puesto que ello determinaría la extinción de la concesión.

En el artículo 85 la enmienda pretende que la Administración, cuando se dé el supuesto del rescate, convoque en el menor plazo posible nuevo concurso público. Curiosamente esto no lo dice el artículo.

Retiramos las enmiendas 223, 224, 225, y pasamos a explicar brevísimamente la 226 al artículo 90.

Señorías, en esta enmienda lo que pretendemos, a propósito de los transportes regulares temporales y de uso especial, es que se puedan establecer transportes regulares

temporales cuando el concesionario de una línea regular no atienda adecuadamente la demanda. Digamos que es un acicate o un estímulo para que no se dé esa circunstancia, para que el concesionario atienda perfectamente la demanda. Y naturalmente esto se hace, como en otros artículos, oyendo a las asociaciones de usuarios, que son las más interesadas en que el servicio se preste adecuadamente.

El artículo 91 es otro de los que consideramos más importantes y se refiere a los transportes regulares de viajeros de uso especial. Nuestra enmienda pretende sustituir una regulación pormenorizada, excesivamente casuística y muy burocratizada por una redacción más sencilla, con una tramitación muy ágil, acorde con la naturaleza discrecional que realmente tienen estos servicios y con una regulación positiva del silencio administrativo.

Dice así: «Los transportes regulares de viajeros de uso especial podrán prestarse, por las empresas de transporte que posean título administrativo habilitante, cuando se den los requisitos previstos en el artículo 68, comunicando —simplemente comunicando— a la Administración competente, su establecimiento, ruta, periodicidad, vehículos que los realizan y usuarios».

«La Administración podrá prohibir el funcionamiento de dichos servicios si se comprobara el incumplimiento de los requisitos del artículo 68.»

«Reglamentariamente se establecerá el procedimiento de comunicación y el período en el que operara el silencio administrativo positivo.» Se otorga a la Administración la lógica facultad de prohibir el funcionamiento de dichos servicios; pero si transcurrido un plazo la Administración no dice nada, en congruencia con la naturaleza de estos transportes y con el sistema ágil que se pretende implantar, el silencio se entendería en sentido positivo.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender sus enmiendas, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestro Grupo no ha presentado enmiendas al artículo 63. En cambio, al artículo 64 ha presentado la enmienda 391 referida al punto 2, poniendo especial acento en relación a que afecte a expediciones de tipo comercial. Justificamos nuestra enmienda en la coherencia con el artículo 195 del Código de la Circulación que garantiza la adscripción al tráfico propio de la empresa. Se trata de garantizar el principio de adscripción al tráfico, conforme con todo lo que está previsto en el artículo 195 del Código de la Circulación y que han recomendado las Sentencias del Tribunal Supremo de fechas 5 de marzo de 1963 y 1 de julio de 1964, así como la de 5 de octubre de 1965.

Al artículo 65 nuestro Grupo presenta la enmienda 393, poniendo énfasis en que se remate la redacción del artículo, de forma que se remita al Reglamento para que se establezcan las condiciones exigibles de calendario, horario e itinerario. Justificamos esta enmienda en base a que con esta adición se da entrada a las especificidades que se tratan más adelante en los artículos 92 y 100, debien-

do quedar muy claro en el texto de la ley la continuidad de las actividades de este tipo que ya se vienen prestando antes de la promulgación de la misma.

La realidad geográfica impone inexorablemente un tratamiento adecuado y así cuando en un país hay archipiélagos que forman parte del territorio nacional, han de resultar unidos por servicios marítimos y aéreos, y todo ello con calendarios fijos, este tema no es nuevo en España, puesto que de antiguo se ha producido la solución espontánea de tal suerte de prestaciones por un importante número de empresas privadas, que en estos momentos son más de 1.900.

A tal efecto debe insistirse, como antes apuntaba, en que el conjunto de las empresas que prestan los servicios de transporte de mercancías por carretera debe tener un calendario. Esto es algo que ya existe y, por tanto, cualquier manifestación legal, reglamentaria o simplemente de tipo administrativo sobre ordenación de los transportes, debe pasar, en un futuro próximo, por una tajante declaración de permanencia de los servicios de transportes de mercancías por carretera con calendario e itinerario fijos, al menos conforme a las características que venían definidas en la legislación hasta hoy vigente.

La enmienda siguiente de nuestro Grupo es la 392 y se refiere al apartado 3 del artículo 65. Pretendemos añadir un párrafo nuevo que SS. SS. conocen y que nosotros lo justificamos en base a que lo exige el principio de seguridad jurídica del artículo 9.3 de nuestra Constitución.

Al artículo 66 nuestro Grupo no presenta enmiendas.

Al artículo 67 presentamos la enmienda 394, al párrafo 3 de dicho artículo, y proponemos suprimir la referencia a «productos perecederos cuyos transportes hayan de ser realizados en vehículos bajo temperatura dirigida». Nuestra enmienda se basa en que, si bien parece justificada la referencia que se hace en el artículo al carácter de transporte especial para las mercancías peligrosas, no ocurre lo mismo con el de mercancías perecederas, y sería más conveniente, por tanto, tratar la naturaleza de este tipo de transportes en el reglamento que desarrolle la ley o en una normativa especial, tal como se establece, con carácter general, en el artículo 92.

Pasando al Capítulo II del proyecto, al artículo 68 nuestro Grupo no presenta enmiendas a los artículos 68 y 69.

Al artículo 70 presentamos la enmienda 395 que se refiere al primer párrafo de dicho artículo, donde proponemos sustituir la expresión «correspondiente decisión», por «correspondiente y fundada decisión». Fundamentamos esta enmienda en base a que es evidente que con la modificación se ayuda a evitar la excesiva discrecionalidad y posibles arbitrariedades de las decisiones de tipo administrativo.

Al segundo párrafo del artículo 70, nuestro Grupo presenta la enmienda 392, que se justifica por coherencia con enmiendas anteriores. Además, la endeblez del sistema de planificación y programación queda demostrada en la propia redacción de la frase que se propone suprimir, ya que viene a decir que todo servicio se subordina al plan previamente realizado, aunque si el plan no prevé determinado servicio, habrá que modificar el plan; lo cual nos

conduce a confirmar la conclusión de que lo que sobra —y, por tanto, hay que suprimir por innecesaria y perturbadora— es justamente la planificación.

Al artículo 71 el Grupo Popular presenta la enmienda 397, concretamente al apartado 1, y propone la supresión del segundo párrafo. Nuestro Grupo lo hace por coherencia con la enmienda al artículo 7.º, apartado d). Al apartado 2 del mismo artículo, presentamos la enmienda 398, en la cual enfatizamos la presencia de la iniciativa privada cuando sea necesario. Justificamos esta enmienda también por coherencia con las enmiendas presentadas a los apartados anteriores.

Al apartado 3 del artículo 71, presentamos nuestra enmienda 392, de supresión de dicho apartado, y la hemos tramitado por coherencia con la supresión del apartado anterior.

Al artículo 72 nuestro Grupo presenta la enmienda 400, que se refiere a su apartado 2. Con ella intentamos sustituir los plazos máximo y mínimo de la duración de las concesiones, fijándolos en veinte y cuarenta años. Lo hacemos porque para incentivar la inversión y modernización del material mediante una ampliación de la seguridad jurídica del concesionario este aspecto es absolutamente imprescindible.

Al artículo 73 presentamos la enmienda 401, en el sentido de que su párrafo 2 debiera tener la redacción que se especifica en la enmienda y que es concordante con el contenido del párrafo, puesto que tal y como está en el proyecto va en contra de lo que especifica el artículo 12 de este mismo proyecto.

Al mismo apartado presentamos la enmienda 402, con la que intentamos suprimir las palabras «el número mínimo de vehículos, la posibilidad en su caso de que estos no puedan realizar otros tráficós». Entendemos que no se deben adscribir vehículos a los concesionarios.

Al artículo 74 nuestro Grupo no presenta enmiendas.

Al artículo 75 presentamos la enmienda 403, justamente referida a su apartado 3. Proponemos añadir al final del segundo párrafo, otro que textualmente diga «o cuando éstas carezcan de entidad propia para una explotación económicamente independiente». Hemos tramitado esta enmienda para intentar evitar el aislamiento de ciertas áreas geográficas. De esta forma se evita que queden poblaciones aisladas por carecer de servicios regulares. Este es el objetivo de la enmienda.

Pasando ya al artículo 76, nuestro Grupo ha tramitado la enmienda 406, por la que se intenta poner acento en que los titulares de los servicios regulares permanentes de uso general deben acreditar justamente lo que se intenta con esta enmienda y que para ello deben estar amparados en la autorización en común. Nuestra justificación está basada también en la coherencia con las enmiendas que hemos presentado a los artículos 52 y 55.

Al apartado 1 del artículo 76, hemos tramitado la enmienda 404, con la que intentamos sustituir la frase «Deberán figurar adscritos» por «se deberá garantizar». Con ello intentamos una mejor utilización del parque, evitando la adscripción.

Al mismo apartado presentamos la enmienda 405, cuya

lectura ahorro a SS. SS., por conocida, y que intenta una mayor claridad de la Ley.

Al artículo 77 presentamos la enmienda 407, que es de supresión del artículo. La hemos tramitado por coherencia con las enmiendas presentadas a los artículos 52.2, 55 y 56.

Al punto 2 del artículo 77 hemos presentado la enmienda 408, que es de supresión. La fundamentamos en que va contra los principios de libertad de mercado.

Al artículo 78 presentamos la enmienda 409, donde proponemos el siguiente texto: «Los vehículos podrán usarse para servicios distintos del de la concesión siempre que no haya menoscabo de éste». Esta enmienda también es coherente con la libertad de utilización de los bienes una vez que se cumple con el servicio contratado, que estimamos que es prioritario.

Al artículo 79 presentamos la enmienda 410, de supresión, y lo hacemos porque parece desaconsejable que la Ley permita, mediante la concesión zonal, la posibilidad de monopolios. Por otra parte, no resultan de recibo las concesiones zonales que vienen a suponer el que comarcas enteras se pongan en manos de una sola empresa.

Al artículo 80 hemos presentado la enmienda 411, que es de supresión, y lo hemos hecho por coherencia con la supresión que propusimos del artículo 79.

Al apartado 3 del artículo 80 tenemos presentada la enmienda 412, proponiendo añadir al final una frase, poniendo el acento en el equilibrio económico de las concesiones preexistentes. Lo hacemos por coherencia con el resto del proyecto de ley, para darle carácter técnico y por coherencia también con otras disposiciones de esta ley, como son el apartado 4 del artículo 19, el apartado 2 del artículo 20, el apartado 3 del artículo 75, el apartado 1 del artículo 92 y el apartado a), de punto 3, de la disposición transitoria segunda.

Al artículo 81 hemos presentado la enmienda 413, que es de supresión, y lo hemos hecho por coherencia con la supresión que hemos propuesto de los artículos 79 y 80.

Al artículo 82 hemos presentado la enmienda 414, referida a su apartado 3, donde también ponemos énfasis en el equilibrio económico anteriormente existente, y lo hacemos por coherencia con el resto de modificaciones que realiza la Administración y por ser conveniente desde un punto de vista de carácter técnico y para aumentar la concordancia con otros preceptos en los que también se hace tal salvedad, como es el caso de las modificaciones que se realizan por la Administración, como es el caso de lo citado en la disposición transitoria segunda, punto 3, apartado a).

Al artículo 73 nuestro Grupo presenta la enmienda 415, proponiendo la adición de la frase escueta del apartado i), que diga «Aquellas que se establezcan expresamente en el contrato», y lo hacemos por concordancia con lo dispuesto en la Ley de Contratos del Estado.

Al artículo 84 nuestro Grupo presenta la enmienda 416, de supresión, y lo hacemos porque la Ley de Contratos del Estado no exige para la rescisión del mismo el preaviso con doce meses de antelación. También al mismo apartado tenemos la enmienda 417, por la que intenta-

mos que quede concretado en los siguientes términos: «El concesionario podrá pedir la resolución del contrato cuando la explotación del servicio se haga imposible como consecuencia de acuerdos adoptados por la Administración con posterioridad al contrato». Lo hacemos también por concordancia con la Ley de Contratos del Estado.

Al artículo 85 presentamos la enmienda 418, proponiendo la supresión del párrafo final, que SS. SS. conocen, y lo hacemos porque los dos supuestos que contempla la ley son equivalentes a un rescate antes de finalizar el plazo concesional y esto, según la Ley de Contratos del Estado, es totalmente indemnizable.

Al artículo 86 hemos presentado la enmienda 419, de supresión, y lo hemos hecho porque en estos casos está prevista la caducidad de la concesión y, por tanto, no parece necesaria la intervención temporal.

Al artículo 87 presentamos la enmienda 421, de supresión, y lo hacemos por desacuerdo con el contenido.

Al punto 2 del artículo 87 presentamos la enmienda 420. Proponemos una modificación expresa en la enmienda, y lo hacemos para que complete el sentido de este artículo, que queda así en mejores condiciones.

Al artículo 88 presentamos la enmienda 423, que SS. SS. conocen, y lo hacemos porque cualquier suma que se detraiga de la necesaria para cubrir los gastos supone la creación de un déficit.

A los artículos 89 y 90 nuestro Grupo no presenta enmiendas. Al artículo 91 nuestro Grupo ha presentado la enmienda 424, referida al punto 1. Con esta enmienda intentamos suprimir el párrafo desde «para el cual podrá exigirse...» hasta el final. Lo hacemos porque creemos que es inadmisibles que la Administración tenga que regular un tráfico de transporte contratado entre un particular y un transportista.

Al artículo 92 nuestro Grupo no presenta...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, el artículo 92 pertenece a otro Grupo.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños. Me imagino que S. S. se va a referir a las enmiendas transaccionales. Va a explicar su alcance para que luego los Grupos puedan estudiar su valoración.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: En primer lugar, quiero que disculpen el que no haga referencia a cada una de las enmiendas porque es imposible. Voy a intentar dar una contestación global a las intervenciones, en base al Capítulo o Sección.

Al Capítulo I la Minoría Catalana hace una observación sobre un tema normal o habitual de esta ley, el tema de competencias, en el que tampoco voy a entrar porque creo que ya está suficientemente debatido.

En el tema relativo a la alternativa de clasificación que

proponía, como lo ha retirado, tampoco voy a entrar en él.

El Grupo Vasco confunde el término «público» con «institucional», en cuanto considera que los transportes institucionales no están incluidos dentro del público porque no tienen un carácter remunerado. Son transportes privados que luego se regulan en el capítulo referente a los transportes privados.

Coalición Popular hace referencia al tema de la expedición comercial, que no constituyan expediciones comerciales en cuanto a los tráficos de mercancías realizados por los de viajeros, y eso es peligroso en ciertos momentos porque la línea de tráficos rurales es la única forma de comunicación que existe, y si nosotros prohibimos en la ley esa posibilidad, a lo mejor cerramos una comunicación en ese aspecto, que son las únicas exclusiones que prevé la ley.

Asimismo, intenta establecer una diferencia entre lo que son servicios de mercancías regulares y discrecionales, cuando ya la ley tiene superado ese concepto, ya no existe dicho concepto en la misma, igual que pretende, también, establecer un régimen transitorio para el tema de carga fraccionada. Este punto ya se verá en los regímenes transitorios al final de la ley; incluso su enmienda era mucho más limitativa, menos amplia que el sistema que la ley establece.

Y ya a este Capítulo I habría que hacer mención a lo que era el tema de las inclusiones de nuevas modalidades en los transportes especiales, al que también ha presentado una enmienda Coalición Popular, así como el PDP. A este respecto simplemente quiero señalar que la enumeración que establece la ley no tiene un carácter exhaustivo. Por eso no se ha incluido ni animales vivos ni transporte rural que, a nuestro juicio, tiene una inclusión dudosa. En cuanto al transporte de fríos se ha incluido porque parece aconsejable su inclusión, teniendo en cuenta lo que se señala en acuerdos internacionales.

A este Capítulo I no hay ninguna enmienda aceptada, ni hay ninguna transaccional. El Grupo Socialista mantiene el texto de la Ponencia.

Al Capítulo II, Sección Primera, Minoría Catalana tiene presentada la enmienda sobre el tema de la clasificación alternativa, enmienda que ha retirado y, asimismo, ha retirado aquellas enmiendas relativas a las concesiones zonales, y parecía lógico porque era la filosofía que trascendía del proyecto presentado por la Generalidad de Cataluña. También hay una enmienda al artículo 73.2, que se acepta a Minoría Catalana.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sánchez Bolaños, le ruego que haga referencia a las enmiendas que se han aceptado.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Señor Presidente, al final haré alusión a todas ellas, despacio, para que no haya problemas.

Hay una preocupación por evitar el monopolio y la exclusividad, y la ley busca un equilibrio entre las dos cosas, porque, a veces, la exclusividad es la garantía del equilibrio económico en la concesión y establecer servi-

cios paralelos o complementarios en ciertas zonas puede poner en peligro el equilibrio económico de esa concesión, porque los servicios paralelos o complementarios se podrían establecer en aquellas líneas, dentro de una concesión, que fuesen de alto índice de rentabilidad económica, y que, a lo mejor, perjudicaría sus ingresos, para mantener las que no tienen alto índice de rentabilidad económica. El proyecto juega con un equilibrio y hay ciertas alusiones a ese tema de competencia, competencia y monopolio en unas enmiendas transaccionales que nosotros les ofrecemos.

También habla de la inclusión de la autorización de vehículos en los pliegos de condiciones y anuncio que esa enmienda se va a aceptar.

El tema de los trayectos alternativos también figura en el artículo 72.2. Aunque no estaba incluida en la enmienda a la que usted hace referencia, sí se incluye en el artículo 72.2 la referencia concreta a las variaciones en las concesiones como consecuencia de las innovaciones que hay en el tendido de carreteras, en los nuevos trazados y en los nuevos itinerarios.

Por otro lado, hay una oposición a lo que nosotros llamamos, que es una cosa buena, el proceso de flexibilidad entre la Administración y el futuro concesionario en el momento de establecer los pliegos de condiciones. Normalmente, los pliegos de condiciones se establecían en la Administración, en una mesa muy alejada de la realidad que pretendía cubrir, y lo que estamos intentando con este diálogo es que haya una información en doble sentido que haga que se perfeccionen inicialmente los pliegos de condiciones y no nos encontremos con unos pliegos de condiciones que son un tabú o un freno a la posibilidad de la prestación del servicio. Creo que esa posibilidad no es mala y la propia experiencia habida hasta ahora nos hace pensar que es bueno que se aumente la flexibilidad en la propia elaboración de los pliegos de condiciones con la información que viene de ambas partes. Por eso también se deja la posibilidad de que los pliegos de condiciones no se ofrezcan de una forma rígida para que se oferte, sino que también se deja la puerta abierta para que el propio peticionario pueda incluir ciertos aspectos como forma para prestar mejor el servicio público en esa zona.

Parece verse cierta oposición a la participación de lo que es arrendamiento por los servicios regulares, pero yo creo que eso es bueno, porque, al final, cuando se incorpora el vehículo por arrendamiento a las concesiones lo que estamos propiciando es que la flota existente en el conjunto pueda ser mejor utilizada y que no existan esas diferencias.

En cuanto al tema de las concesiones zonales que plantea junto con otros grupos, he de señalar que la ley no generaliza el sistema de concesiones zonales. La ley establece el sistema de concesiones lineales como el sistema básico de la misma. Lo que deja abierto es el camino para las concesiones zonales en determinadas condiciones. Y eso puede ser bueno en determinadas zonas que tienen una unidad de prestación de servicio, para que las concesiones lineales no supongan falta de comunicación y falta de interconexión entre líneas; pero es una posibilidad

abierta, no es el sistema generalizado establecido en la ley. Creo que, a la vista de cómo van las evoluciones de la propia legislación europea —y ahí tenemos el caso de la legislación que en su momento tenía como proyecto la Generalidad de Cataluña—, se puede abrir la mano a esa posibilidad de establecimiento de concesiones zonales.

Coalición Popular insiste —y también lo hace posteriormente el PDP— en el sistema de establecer el principio de la subsidiariedad como forma de prestación de los servicios. Creo que lo que la Constitución establece es el principio de la complementariedad. No se puede estar cerrando el camino a la empresa pública. Hay libertad de concurrencia y no existe ningún derecho preferente a favor de nadie, sino que simplemente se puede prestar el servicio en las mismas condiciones.

También hay una cierta tendencia a limitar la gestión directa por parte de la Administración, pero en los casos en que se prevén ciertas anomalías en la prestación del servicio, creo que es fundamental que eso pueda existir para que no se produzca un vacío en la prestación del servicio.

Asimismo, existe una limitación a la utilización indistinta de vehículos discrecionales o arrendados en los servicios regulares, que creo que es una posibilidad nueva que abre la ley y pienso que favorece el tema. Respecto a las concesiones zonales creo que le he contestado con la intervención que he realizado en relación con el CDS.

Finalmente, he de decirle al representante de Coalición Popular que las enmiendas números 395, 403, 412 y 415 han sido aceptadas en Ponencia y, sin embargo, ha hecho la defensa de las mismas.

He de señalar también al PDP que la enmienda 607 ha sido aceptada en Ponencia. También insiste en el principio de subsidiariedad y complementariedad, limitando un poco la posibilidad al acceso de la empresa pública. Creo que la Constitución es clara y opta por el sistema de complementariedad. También se opone en cierta medida a esa flexibilidad a la que me he referido, que es necesaria y que la propia experiencia ha demostrado que es buena, en la elaboración de los pliegos de condiciones en cuanto a que exista esa información, esa influencia recíproca entre la Administración y los propios concursantes o pretendientes a hacerse con la concesión.

En cuanto al tema de las concesiones zonales me remito a los argumentos apuntados anteriormente.

Izquierda Unida no ha hecho la defensa de las dos enmiendas que tiene, y anuncio que ambas van a ser aceptadas total o parcialmente en Comisión.

Respecto a la única enmienda que tiene el Grupo Vasco a esta sección, que es la relativa también a una limitación a la utilización indistinta de la flota, insisto en los argumentos esgrimidos hasta ahora.

Señor Presidente, voy a leer las enmiendas que se presentan a esta sección primera. Hay un artículo nuevo que nosotros denominamos 68 bis, que es el primero de la sección primera, que es como una enmienda transaccional a las enmiendas 629, del PDP, y 227, del CDS, ambas presentadas al artículo 90.5; el texto se ha enviado a los responsables de los distintos Grupos.

En el artículo 72 hay una aceptación parcial de la enmienda 611, del PDP, añadiendo al final del primer párrafo del número 1, después de «por razones», la palabra «fundadas».

Hay una enmienda transaccional a las enmiendas 213, del CDS, y 142, del Grupo Vasco. La 213, del CDS, está presentada al punto 4 nuevo del artículo 75 y se admite en Comisión, y en el texto que se acompaña aparece como nuevo punto 2, y el actual punto 2 pasa a ser el punto 3.

En el artículo 73 se acepta la enmienda 206, del CDS, incluyendo en el punto 2, párrafo primero, después de «mínimo de vehículos», la frase «el plazo máximo de amortización de los vehículos».

Y, por concordancia con la enmienda de supresión al artículo 52, habría que suprimir en el punto 2, párrafo primero, la expresión «la posibilidad, en su caso, de que éstos no puedan realizar otros tráficos». Este es un problema de concordancia, no se trata de una enmienda.

Y nueva redacción del segundo párrafo del punto 2 como transaccional con la 762, de Minoría Catalana, parcialmente y con las enmiendas al artículo 76, que desaparece, con lo cual afecta a todas las enmiendas parciales al artículo 76.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere decir que su Grupo estaría de acuerdo con la desaparición del artículo 76?

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Efectivamente.

Al artículo 7 hay una enmienda transaccional con la 114 de Izquierda Unida al párrafo segundo, y también el texto se ha enviado a la Presidencia y a los distintos grupos.

En el artículo 75 se ha advertido en la redacción del texto de la Ponencia un error, porque se admitió la enmienda 403 de Coalición Popular, que fue aceptada en Ponencia como añadido al final del segundo párrafo del punto 3 y no como añadido al final del punto 2, como figura en el informe de la Ponencia. Es un error que hay en cuanto a donde se encajó la enmienda 403 de Coalición Popular aceptada en Ponencia.

En el artículo 75 hay un nuevo punto 4 como transaccional a la enmienda 43 del Grupo Vasco, enmienda que está presentada al artículo 87.

Hay un nuevo punto 5 que es transaccional al resto de las enmiendas al artículo 87 y el artículo 87 desaparece.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Su Grupo también va a votar en contra del artículo 87?

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Desaparece. Los textos también se han remitido a la Mesa y a los distintos grupos.

Al artículo 77 existe una transaccional a las enmiendas 615 y 616 del PDP, con nueva redacción del punto 1. El texto se ha acompañado. Se aceptan las enmiendas de supresión del punto 2, la 408 de Coalición Popular y la 617 del PDP.

Al artículo 78 hay una transaccional con la 409 de Coa-

lición Popular y la 618 del PDP con nueva redacción del punto uno. El texto también se ha acompañado.

En el artículo 85 hay una enmienda transaccional con la 222 del CDS que mantiene el mismo texto pero se cambia la palabra «rescisión» que figura en el texto de la enmienda presentada por el CDS, por la de «caducidad». Es el mismo texto pero cambiando «rescisión» por «caducidad», por eso es transaccional con la de ustedes.

Al artículo 86 existe una transaccional con la finalidad de las enmiendas 419 de Coalición Popular y 625 del PDP, con nueva redacción del artículo, y el texto también se acompaña.

El artículo 87, como ya dije, desaparece.

Al artículo 89 existe una transaccional con la 115 de Izquierda Unida, que es la nueva redacción del punto 2 y el texto también se acompaña. Y hay otra transaccional con la enmienda 225 del CDS y la 628 del PDP, en ésta es parcial, de un punto 5 que sustituye a los puntos cinco y seis del informe de la Ponencia, y el texto también se ha acompañado.

Después, a la sección II, estaba el tema de Minoría Catalana en cuanto a la clasificación alternativa —que como la ha retirado no quiero hacer ningún comentario al tema— y cierta desprotección a los transportes regulares en el artículo 90.2 en cuanto a cierto tipo de intensificaciones que limita.

Lo mismo ocurre con el CDS. También hay unas mejoras técnicas propuestas por el CDS, con las que también voy a anunciar una transaccional.

Y en esta sección II, al artículo 90, hay una transaccional con la enmienda 226 del CDS y la 629 del PDP, y por concordancia con las enmiendas aprobadas al artículo 55 se produce una nueva redacción de los puntos 3 y 4, que sustituyen a los puntos 3, 4, 5 y 6 de la Ponencia y el punto 7 de la Ponencia pasa a ser el punto 5 y el texto también se acompaña.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Cuando vayamos a votar las enmiendas de los Grupos, le ruego a S. S. nos indique las enmiendas de cada Grupo que van a ser votadas favorablemente por el Grupo Socialista, es decir, que van a ser aceptadas, y que no están recogidas en una enmienda transaccional.

El señor Sáenz Lorenzo tiene la palabra.

El señor **SAENZ LORENZO**: Hemos repartido a los demás grupos una enmienda transaccional al artículo 91, que es necesaria puesto que en el artículo 91 del informe de la Ponencia hay una referencia al artículo 52 que ha sido suprimido. La única motivación de esta enmienda es el que desaparezca esa referencia y que se mantenga la coherencia del artículo.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Pienso que SS. SS. necesitan algún tiempo para estudiar los textos de las enmiendas transaccionales. (Pausa.) ¿Podemos seguir? Muy bien.

El señor Ortiz tiene la palabra.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Una sugerencia, señor Presidente. En lugar de que nos dé un tiempo adicional, le propongo que sea más benévolo en las réplicas, ya que puede haber varias, porque yo estoy sumido en un mar de confusiones, en un auténtico océano de confusiones.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Primero, unas precisiones respecto a algunas de las observaciones que ha hecho el portavoz socialista y, después, paso a referirme a las enmiendas transaccionales. Brevisísimamente, lo primero.

Ha dicho el portavoz socialista que se establece un sistema de flexibilidad en el establecimiento del pliego de condiciones en forma de diálogo con los administrados. Esto es absolutamente deseable y positivo. Lo único que sucede es que la seguridad jurídica estaría mejor defendida si este diálogo con los administrados se hace antes de fijar los pliegos de las condiciones.

Téngase el diálogo que se quiera, cámbiense todas las expresiones que se quiera durante semanas, meses o años, pero una vez que esté establecido el pliego de condiciones que esto sea el marco de referencia que sirva para las adjudicaciones. De otra manera, el diálogo puede merecer un nombre distinto, no se le oculta a S. S. Lo que se llama diálogo pueden ser pliegos de condiciones hechos a la medida. Consiguientemente, dialóguese todo lo que se quiera antes de establecer el pliego de condiciones, con la máxima flexibilidad, con la máxima benevolencia y buen entendimiento entre ambas partes, Administración y administrados, pero una vez que se fije el pliego de condiciones que éste sea el único marco de referencia. Lo contrario puede ser tremendamente peligroso.

En cuanto a las llamadas concesiones zonales, cuya supresión propicia o pretende la Agrupación del PDP, reiterarme en los argumentos. Creo que la concesión de zonales debe tener un carácter absolutamente excepcional, como propuesta subsidiaria de su supresión, y en todo caso aceptaríamos unos preceptos, en la línea de las propuestas del CDS, de que concesiones zonales se hagan para áreas de débil tráfico o donde se den circunstancias claramente objetivas que las justifiquen. El decir que tienen carácter excepcional, pero no afirmar qué criterio sirve para establecer esta excepcionalidad, nos parece claramente insuficiente y también arriesgado.

Y, luego, una última precisión respecto a la idea que reitera y mantiene de que la empresa pública con carácter normal no debe concurrir con la privada y que la gestión directa no debe ser mecanismo normal de adjudicación. Nosotros no rechazamos que pueda haber una empresa pública adjudicataria por otro orden de cosas que puedan ser razonables supuestos de gestión directa, pero siempre con carácter excepcional, no con carácter normal. Tal y como queda el proyecto, la concurrencia de la empresa pública y la gestión directa, aunque son dos cosas plenamente distintas, se plantean con un carácter normal y esto es lo que nosotros queremos evitar. De ahí que nuestras enmiendas se orienten a que tengan, repito, un carácter excepcional o extraordinario. En ningún caso podemos

pretender la no concurrencia de la empresa pública cuando sea procedente, cuando haya un interés público fundado, justificado y debidamente establecido.

Pasando a las enmiendas transaccionales, con la benevolencia del señor Presidente, quiero hacer una consideración que, en el fondo, es una pregunta.

Yo entendía que la supresión del artículo 52 obedecía a un cambio capital de filosofía en el planteamiento del proyecto. Este cambio capital de filosofía era pasar de la autorización a vehículos a la autorización de la actividad a empresa, y veo con sorpresa que en el artículo 78 bis se habla todavía de vehículos. Yo no sé si esto es un «lapsus» o, a pesar de haber suprimido el artículo 52, con la filosofía que yo entiendo lo inspiraba, se sigue manteniendo, porque veo la referencia a vehículos en la propuesta del artículo 68 bis que se hace.

Una segunda duda más importante. Si efectivamente se mantiene la referencia a vehículos, ¿quiere decirse que un transportista regular de viajeros necesita una doble autorización, necesita —y no es una afirmación, es una pregunta— la autorización como transportista de transportes discrecionales y, además, la autorización como transportista regular de viajeros, o eso sólo se refiere al vehículo? ¿Hay un mecanismo de dos autorizaciones o de dos grados? ¿Todo transportista de viajeros tiene que tener una autorización para ser transportista regular? ¿Esto se refiere al vehículo, se refiere a la empresa?

Creo que es fundamental una clarificación al respecto, porque realmente la supresión del artículo 52, por todos deseada, a lo mejor es un elemento de introducción de confusión verdaderamente grave y serio.

Estoy en este punto sumergido en un mar de dudas. Yo no sé, señor Presidente, si en este momento no será bueno que yo haga, con su benevolencia, un alto en el camino y que dé la palabra a los portavocs del Grupo Socialista para que contesten, porque me temo que estas interrogantes que tengo yo las tienen los demás Grupos de la oposición; o si el señor Presidente lo prefiere, continúo con mis posiciones respecto a las enmiendas transaccionales hasta el final.

El señor **PRESIDENTE**: Termine usted su intervención y luego daremos la palabra al señor Sánchez Bolaños.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: La enmienda transaccional al artículo 72, aunque satisface una parte de lo que pretendíamos con ella, es decir, que las razones de interés público sean fundadas, en cambio no atiende otras peticiones que incorporaba la misma enmienda y, por tanto, no retiramos la enmienda correspondiente al artículo 72, que es exactamente la 611. La mantenemos, salvo que en las explicaciones ulteriores del Grupo Socialista haya razones para cambiar.

Tampoco retiramos la enmienda relativa al artículo 73, esto es, la número 612, y estamos pendientes, respecto al último párrafo de la enmienda transaccional, del esclarecimiento en cuanto al alcance de los títulos habilitantes para el transporte discrecional.

No tenemos enmiendas al artículo 74, y, por tanto, no hay nada que retirar.

En cuanto al artículo 75, si tenemos la enmienda número 613, que no retiramos porque no aceptan nuestros planteamientos, aunque reconocemos que se ha producido una mejora de texto, especialmente en lo que hace referencia al apartado 5.º

Podemos aceptar la enmienda transaccional al artículo 77, y retiraríamos, consiguientemente, las enmiendas números 615 y 616, pero todo esto a la espera de esta petición de esclarecimiento que he hecho al comienzo de mi intervención.

Aceptamos la enmienda transaccional al artículo 78 y retiramos, por tanto, la enmienda número 618.

No retiramos la enmienda número 624, referida al artículo 85, porque no satisface nuestros planteamientos. Asimismo, tampoco retiramos, y, por tanto, la mantenemos, la enmienda número 625.

Lo mismo respecto a la enmienda transaccional al artículo 89, donde no retiramos la enmienda número 628.

Igualmente respecto al artículo 90, y en cuanto al artículo 91 no tenemos enmienda y, por tanto, no ha lugar a la retirada de la enmienda transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Zubía tiene la palabra.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Retiramos en este momento nuestras enmiendas números 40 y 142 al artículo 72.2. La enmienda número 39 la mantenemos para votación, salvo que el portavoz socialista me manifieste haber sido aceptada en posterior trámite; hace referencia al artículo 63, párrafo segundo, capítulo I.

Y por lo que respecta a la enmienda número 43, la retiramos, por cuanto que queda subsumida en la transaccional presentada por el Grupo Socialista. Concretamente esta enmienda afecta al artículo 87, que pretendía la adición de un punto 4.º La retiramos porque entendemos que está recogida en una enmienda transaccional que presenta el Grupo Socialista, aunque no a este artículo, sino al 75.

Por el contrario, tenemos que mantener la número 42, al artículo 87.2, por cuanto que no vemos que esté recogida en esa transaccional al artículo 75.

Por último, tendríamos que mantener también nuestra enmienda 144 al artículo 89.2, porque, aunque hay una enmienda transaccional del Grupo Socialista en virtud de la cual se amplía el plazo de las autorizaciones especiales hasta un tiempo mínimo de cinco años, mientras que el proyecto decía un plazo mínimo de tres años, la filosofía nuestra, como he puesto de manifiesto con anterioridad, era establecer un plazo máximo de cinco años. Es decir, la enmienda transaccional si establece un plazo de cinco años, pero con carácter mínimo, mientras que nosotros pretendemos que el plazo sea máximo de cinco años.

Consecuentemente, señor Presidente, y por clarificar, mantenemos para votación las enmiendas números 39, 42 y 144.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, tiene usted la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Nosotros creemos que con las transaccionales que se nos han presentado nuestra enmienda 762 no queda recogida y, por tanto, la mantenemos.

En cuanto a la transaccional al artículo 74, nosotros la aceptamos; recoge un redactado que nos puede ir bien y, por tanto, retiraríamos la 763, que es al artículo 74.

También retiramos nuestra enmienda número 773, por haber una transaccional que anula el artículo 87, que era una supresión que nosotros solicitábamos, aun cuando el redactado es de otro tipo.

En resumen, en cuanto a todas las enmiendas retiradas dentro de este título serían las 753, 756, la 763, 767, 769, 771 y 773.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Entiendo, señores de la mayoría parlamentaria, que los transportes públicos regulares permanentes de viajeros, de uso general, que se refieran a zonas de bajo índice de utilización, no tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración. Así se desprende de la excepción, tal como está el proyecto no transaccionado, del artículo 69: «Los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general, salvo en el supuesto previsto en el artículo 89 (que son los servicios de bajo índice de utilización), tienen el carácter de servicios públicos de titularidad de la Administración». Luego en ese supuesto no tienen el carácter de servicio público de titularidad de la Administración. Es decir, la Administración renuncia a la titularidad cuando se trata de dar servicio a zonas con bajo índice de utilización. Repito: no lo entiendo. No lo entiendo y, además, es que esto es intrínsecamente negativo y contrario a todo sentido social. Por favor, señores de la mayoría, hagan honor al nombre de su Partido.

Después, en el artículo 70, entiendo perfectamente lo que ha dicho el portavoz del Grupo Socialista respecto al monopolio o no monopolio. Lo único que decimos nosotros en nuestra redacción es que se abra explícitamente la posibilidad de que la concesión no se haga en régimen de monopolio. Nada más.

Además, en el artículo 72, al cual hemos presentado otra enmienda, lo que pretendemos es que, cuando la Administración otorgue en régimen de monopolio una concesión, se dé a los usuarios la posibilidad de que le indiquen a la Administración que se está cumpliendo muy mal ese servicio en régimen de monopolio y, por tanto, que se abra la posibilidad, a petición razonada y justificada de las asociaciones de usuarios, de que, con el mismo itinerario, pero con distinto horario, se pueda complementar esa concesión otorgada en principio en monopolio, pero mal atendida por otra. Será una especie de acicate para que los concesionarios cumplan sus obligaciones.

Por fijarme en las más importantes y tratar de hacer un esfuerzo de acomodación, paso a la enmienda al artículo 74. Lo que pretendemos —sé que ha habido una

aproximación y la agradezco— es que en ese diálogo entre Administración y empresa, a que se refería el portavoz de la mayoría socialista, y tanto más cuanto mayor sea el diálogo, más laborioso, más constructivo, etcétera, se otorgue a quien haya colaborado con la Administración tan intensamente un derecho de tanteo.

La enmienda 213 se retira. En el artículo 79 insistimos en la línea de lo que ha dicho el representante del PDP, añadiendo: «en áreas de débil tráfico o económicamente deprimidas» detrás de «concesiones zonales...», porque entendemos que ahí es donde hay que explicitar el porqué se dan las concesiones zonales, la razón y el sentido de esa posibilidad.

En el artículo 83 insisto en la conveniencia de perfeccionar la redacción. Es una enmienda puramente técnica: No obstante, no se entenderá que se da el supuesto de muerte del empresario o extinción de la empresa gestora del servicio cuando cambie simplemente la forma jurídica de la empresa concesionaria, pero se mantenga ésta en sus aspectos económico y laboral. Tan técnica es que de esta manera se hace concordar este precepto con el correlativo del Estatuto de los Trabajadores. Creo que sería apreciado por ellos. Se retiran las enmiendas 222, 223, 224, 225 —estas dos últimas como consecuencia de las enmiendas transaccionales— y 227.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: También voy a comenzar matizando algo las expresiones del portavoz del Grupo Socialista durante su intervención. Ha expresado que éste no es sitio para que se tengan en cuenta las referencias de las enmiendas del Grupo Popular porque más adelante habrá un momento para ello, y yo le debo decir que es una razón, pero no es suficiente.

Nos llama la atención la poca apreciación respecto al transporte escolar, que nosotros creemos que es un transporte realmente singular que hubiera merecido más atención, por parte de su Grupo. Pero, sobre todo, respecto a su expresión de que no procede en esta Ley cerrar el camino a la empresa pública, nosotros estimamos que debe ser justamente lo contrario: no cerrar el camino a la empresa privada. Entendemos que es una piedra de toque vieja en la cual nunca nos vamos a poner de acuerdo, pero, realmente, nuestra postura en este tema es clara: debe tener un carácter subsidiario y acudir la empresa pública allí donde la privada no tenga capacidad de asistir. Ese carácter complementario que el señor portavoz asigna a la Ley como razón para no aceptar nuestra enmienda creemos que va en contra de la libertad de mercado.

Y ya pasando a las enmiendas transaccionales que ha propuesto el Grupo Socialista, en relación con la que presenta de nuevo título del artículo 68 bis, puesto que afecta al número 68, al que nuestro Grupo no había presentado enmiendas, y modifica el artículo 90, al cual tampoco había presentado, y entendiendo nosotros que la razón de no haberlas presentado era que tal como venía en el

proyecto era aceptable por nuestro Grupo, nosotros no estamos de acuerdo con esta enmienda transaccional y vamos a votar en contra de ella.

En relación con la que el Grupo Socialista propone al artículo 72, el proyecto de ley establece un intervalo de periodos de tiempo entre diez y treinta años y nosotros proponíamos, a través de nuestra enmienda, ampliarlo de veinte a cuarenta, pero vemos que la transaccional hace justamente lo contrario, bajando de ocho a veinticinco, lo cual es razón suficiente para que el Grupo Popular esté en contra de esta transaccional.

La enmienda transaccional al artículo 73 realmente afecta a nuestra enmienda 401, al suprimir la exigencia de previa presión. Vemos que ha habido una aproximación suficiente y, por tanto, estamos a favor de esta enmienda. En consecuencia, retiramos en este momento la enmienda 401.

En relación con la enmienda transaccional al artículo 74, nuestro Grupo no había enmendado este artículo y vemos que la transacción que se propone no varía sustancialmente el proyecto de ley. Por tanto, no tenemos nada en contra de esta enmienda transaccional y la vamos a apoyar.

La que se ha presentado al artículo 75 representa una aproximación a nuestra enmienda 403 y, por tanto, la vamos a apoyar y simultáneamente retiramos nuestra enmienda 403.

La que presenta el Grupo Socialista al artículo 77 también supone una aproximación a nuestra enmienda 408 y, en consecuencia, vamos a estar a favor de esta transaccional y, simultáneamente, retiramos la 408.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, ¿y la 407, que también se refiere a este artículo? ¿Retira o mantiene las enmiendas 404, 405 y 406, que se refieren al artículo 76, por cuya supresión va a votar el Grupo Socialista?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Las mantenemos.

En la enmienda transaccional que presentan al artículo 78 realmente no se tienen en cuenta nuestras aspiraciones reflejadas en la enmienda 409, que era muy simplificada. Por tanto, vamos a votar en contra de esta enmienda transaccional.

La que presenta al artículo 85, dado que nosotros no lo enmendamos por estar bastante de acuerdo con el proyecto de ley, y, por otra parte, que la transacción no varía gran cosa, vamos a votarla afirmativamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, al artículo 85 tienen ustedes la 418.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Esa la mantenemos.

Vamos a votar en contra de la enmienda transaccional al artículo 86, porque no tiene en cuenta en absoluto ninguna propuesta de las que nosotros defendíamos a través de la número 419, que era de supresión total.

Estamos a favor de la transaccional al artículo 89, puesto que no enmendamos el artículo del proyecto de ley y

realmente la transacción tampoco altera sustancialmente el proyecto.

En la enmienda al artículo 90 nos encontramos ante un caso semejante y, por tanto, vamos a votar a favor de esta transaccional.

En cambio, vamos a estar en contra de la enmienda que se presenta al artículo 21, puesto que no se ha tenido en cuenta para nada lo que nosotros defendíamos en la enmienda número 424.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le pregunto por las tres enmiendas que tienen al artículo 87, por cuya supresión va a votar también el Partido Socialista. ¿Las mantiene?

El señor **CAMISON ASENSIO**: ¿El Partido Socialista ha retirado el artículo?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En ese caso, supresión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Y en el artículo 76, que ocurría lo mismo?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Lo mismo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: O sea, que las del artículo 76 y las del 87 quedan suprimidas. Me imagino que el Partido Socialista se ratificará ahora en que va a votar por la supresión de los citados artículos 76 y 87.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Resumiendo, señor Presidente, nosotros retiramos las enmiendas que teníamos al artículo 76 y al 87, y retiramos la 401, 403 y 408. El resto las mantenemos.

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda 395 estaba aceptada ya en Ponencia e incorporada al texto.

Muchas gracias, señor Camisón.
Señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Tan sólo para retirar, pues antes se me había olvidado, la enmienda 226, porque también es objeto de una enmienda transaccional del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Es al artículo 90?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Exacto, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Queda retirada. Muchas gracias.

Señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Sólo para decir que este Diputado no había caído en la cuenta de que la en-

mienda transaccional al artículo 75 llevaba como consecuencia la supresión del artículo 87. Consecuentemente, retiro también la enmienda número 42.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señoría. Señor Tamames.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Perdón, señor Presidente. Es para una cuestión de orden, porque creo que es el momento —y disculpe que no lo haya dicho en el turno anterior— de informar sobre las enmiendas que retiramos. ¿Puedo hacerlo ahora?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tamames, esta Presidencia tiene una flexibilidad notable. Es una irregularidad que cuando ya se ha hecho la réplica se inicie una defensa de enmiendas. Yo le pido, en aras del trabajo de todos, que haga usted una alusión a las tres enmiendas que tiene lo más breve posible.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a ser brevísimos.

Mantenemos la enmienda 113, y, en cambio, retiramos las enmiendas 114 y 115, porque las transaccionales, en una cierta medida por lo menos, dan satisfacción a lo que nosotros pretendíamos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Tamames. Ha sido un modelo.

Señor Sánchez Bolaños. Refiérase especialmente a lo que ha planteado el señor Ortiz. Y también quiero hacerle una observación: no diga ahora las enmiendas que van a ser aceptadas y que no están en las transaccionales. Cuando votemos cada enmienda, le ruego que en ese momento lo diga, para no crear más confusión.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Bien, señor Presidente..

Yo creo que, en cuanto al tema de la flexibilidad en la elaboración de los pliegos de condiciones, hay que leerse el artículo. No estamos pasando a una flexibilidad total. Siempre que se respeten los mínimos establecidos. Hay miles de casos, en la legislación española, de pliegos de condiciones que se han ofrecido o se han aceptado por un concesionario y si el concesionario hubiera seguido aquellos pliegos de condiciones, desde luego, se hubiera incumplido totalmente el servicio público, porque estaban hechos a las espaldas de la realidad.

Hay un diálogo, pero un diálogo que viene limitado por las condiciones básicas de la concesión, como establece el propio artículo.

Yo creo que ese tema puede ser bueno, porque se ofrece también la posibilidad de adaptación a una realidad de transporte.

Las concesiones zonales no se establecen; desde luego, la finalidad no es para el tema del tráfico ni zonas rurales; es para cuando se necesita una unidad de prestación de un servicio. En muchas zonas está ocurriendo que, por necesidad de una concepción del sistema de concesiones

por medio lineal, que tiene un origen muy claro en técnicas ferroviarias, no existe una posibilidad de coordinación seria entre distintas concesiones. Y muchas veces no es posible hacerlo entre empresas diferentes. En ese momento en que, en una zona determinada, exista la necesidad de un proceso de integración del transporte en una conexión buena, la ley lo que abre es la posibilidad de que, el día de mañana, eso se puede establecer. Desde luego, lo que no hace es imponerlo; tampoco hay que desorbitar el camino que se abre. Es una posibilidad que habrá que experimentar y la propia experiencia dirá.

Lo que yo digo es que eso está en la lógica de los planteamientos de los sistemas de transportes regulares en toda Europa, y, en esa vía, el proyecto abre un camino, aunque la base de todas las concesiones va a ser lineal, pero va a haber esa posibilidad hacia el futuro.

La interpretación que se está haciendo de la aprobación o del cierre del artículo 52, yo creo que no es lógica. Si ustedes miran el resto del texto —por ejemplo, el artículo 94—, no cierra la posibilidad de que se establezcan autorizaciones a empresas, a vehículos; no a vehículos ni a empresas, sino por un volumen de contratación suficiente, etcétera. Es decir, esa interpretación no es la correcta. No lo es, desde mi punto de vista, porque a lo largo del proyecto figuran otros artículos sobre este mismo tema y deja abierta esa posibilidad. O sea, que eso no es así. Repito que esa interpretación no es la correcta.

En cuanto al PNV, sólo un comentario. Le repliqué antes, pero no estaba el señor Zubía. Nosotros decimos que la enmienda 39 es innecesaria. Es la argumentación que dábamos; porque se confunde un poco «pública» con «institucional». Esos servicios no remunerados no son transportes públicos; son transportes privados, aunque sean de titularidad pública; son de titularidad pública, pero son privados. Eso es lo único que establece. Y se regulan por el régimen de los transportes privados, que figura más adelante, en el Capítulo V o VI, me parece. Por eso decíamos que era innecesaria, porque era confundir transporte público con institucional, y son institucionales privados; no son públicos, aunque sean de titularidad pública.

En cuanto al artículo 69 y la enmienda 206, del CDS, yo creo que no es ésa la interpretación correcta. Lo único que dice es que los requisitos que se establecen en las condiciones ordinarias no se van a exigir en esas especiales, porque son requisitos de concurso. Es un poco convencer a un concesionario para que se haga cargo de un servicio. No quiere decir que la Administración no se haga cargo de la titularidad pública de ese servicio. Lo que establece exactamente con respecto al artículo 90 es lo que dice la ley. Esa otra interpretación no es, desde luego, la del proyecto y no es la finalidad del mismo que el Estado quede liberado de responsabilidad en esos transportes públicos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Al margen de otro tipo de consideraciones, para ser fiel al principio de brevedad que quiere la Presidencia, no hago dúplica de las consideraciones que ha hecho el portavoz socialista. Simple-

mente, voy a limitarme a una pregunta: ¿entiendo correctamente el artículo 68 bis como un precepto en el que se determina que, para la realización del transporte regular de viajeros, hace falta una doble autorización: la autorización como transportista regular y, además, la autorización como transportista discrecional? ¿Es ése el entendimiento correcto?

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Respondo brevemente, señor Presidente.

Para los vehículos regulares que quieran hacer el transporte excepcional, sí. Eso es lo que establece el juego del punto uno con el punto dos.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, o yo leo mal...

Perdone, señor Presidente, lo anormal del diálogo, pero me parece inevitable.

El señor **PRESIDENTE**: Si contribuye a mejorar el texto, el Presidente está de acuerdo.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Yo quiero leer, señor Sánchez Bolaños, que, efectivamente, hace falta una doble autorización. Para la realización de los distintos tipos de transporte regular de viajeros, será necesario... Y no dice para los que quieran, además, hacer discrecionales. Porque si dijera que para la realización de los distintos tipos de transportes regulares de viajeros, cuando quieran, al propio tiempo, actuar como transportistas discrecionales... No dice eso. Dice que para la realización de los distintos tipos —es decir, de todos— de transportes regulares de viajeros, será necesario que los vehículos con los que los mismos se lleven a cabo estén amparados, además —y «además» quiere decir «además», en castellano— de por la concesión de autorización especial para el transporte regular que en cada caso corresponda, etcétera, por la autorización habilitante para la realización del transporte discrecional de viajeros regulado en el Capítulo III del presente Título.

Si lo que se quiere decir es que cuando un transportista regular quiera, además, operar como transportista discrecional, haga falta la habilitación para transportista discrecional, no hay objeción. Pero lo que dicen o es eso; para cualquier lector, lo que dice no es eso. Cualquier tipo de transporte regular de viajeros requiere, según el tenor del apartado primero, una doble autorización: la autorización como transportista regular y la autorización como transportista discrecional, si se me permite la abreviatura.

Quisiera saber, en este momento, cuál es la posición o la lectura que hace el Grupo Socialista. Si es la que me ha dicho el señor Sánchez Bolaños, no está amparada por el texto. Si es la que se desprende del texto, desde luego, el desacuerdo del PDP es total.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Se lo digo de otra manera, si así nos vamos a entender.

Salvo que la Administración, excepcionalmente, diga

que determinados vehículos no pueden acceder a la condición de transporte discrecional, de permiso discrecional, todos los demás tendrán la doble condición. Porque es la única forma de prestar un servicio discrecional. Es decir, que la habilitación para hacer el transporte regular tendrá la habilitación, a su vez, del transporte discrecional, salvo que la Administración lo prohíba. Por limitación, por garantía, por prestación de servicio regular de transporte.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, estamos haciendo más que duplica.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: No pretendo eso. ¿Por qué no se redacta como lo acaba de decir el señor Sánchez Bolaños? Ahora lo ha dicho muy claro. Este texto, y estoy con el representante del PDP, no es lo que dice el párrafo primero.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a hacer una breve interrupción para que el Grupo Socialista redacte el texto. Invito también a los señores portavoces a dialogar directamente con el portavoz del Grupo Socialista para ver si se puede solucionar la redacción. **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Se refiere, señor Presidente, a los distintos tipos de transporte regular, que son permanentes, no permanentes, etcétera. Para eso, establece la condición de que al mismo tiempo tenga la habilitación para transporte discrecional, salvo que, expresamente, la Administración lo exceptúe. ¿Está claro ya?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ortiz solamente para exponer su posición final.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: El artículo dice lo que quiere decir, según las últimas palabras del señor Sánchez Bolaños: que para la realización de cualquier tipo de transporte regular de viajeros hará falta, además de esta condición, a través de la pertinente autorización o concesión, la autorización o habilitación como transportista discrecional; por tanto, doble autorización. Esta es la lectura que tiene el texto y la que le acaba de dar el señor Sánchez Bolaños.

Si no es esta la lectura, ya que el señor Presidente ha tenido constantemente rasgos de flexibilidad, le pediría uno más: que quedara sobre la Mesa, si se permite la locución, para que, a través de las consultas de los portavoces socialistas con sus mayores, sepan cuál es la posición que definitivamente van a mantener. En otro caso, sométase a votación directamente como está.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a someterlo a votación, señor Ortiz. Creo que hemos dado el mayor tiempo posible a la negociación y hay trámites parlamentarios pos-

teriores en donde estos temas se pueden volver a analizar. En consecuencia, está suficientemente debatido.

Su enmienda afectada directamente por esta transaccional sería la 629, al artículo 90, que queda recogida en este artículo 68 bis. ¿Se mantiene para su votación? **(Asentimiento.)**

Su señoría había hecho alusión a las enmiendas 615 y 616 que estaban referidas a la enmienda transaccional 77, con dudas sobre si la mantenía o no, pero creo que las mantiene. **(Asentimiento.)**

Vamos a proceder a las votaciones. Señor Sánchez Bolaños, ¿está en condiciones de entrar en el trámite de votación? **(Asentimiento.)**

Ruego a los portavoces del Grupo Socialista que antes de iniciar la votación de las enmiendas de cada Grupo, me indiquen si desean votación separada para las que vayan a aceptar, aparte de las votaciones separadas que pidan otros Grupos.

En primer lugar, votamos la enmienda 113, de la Agrupación Izquierda Unida, del señor Tamames.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 16; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 113.

A continuación, pasamos a votar las enmiendas de la Agrupación PDP. Las que permanecen en vigor son los números 606, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 627, 628 y 629. ¿Se solicita votación separada para alguna de ellas?

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Para la enmienda 611, contiene dos partes. Pedimos votación separada para la relativa a «fundadas». También pedimos votación separada para la enmienda 617, porque la vamos a votar afirmativamente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos la enmienda 611, sólo en la parte que se refiere a la expresión «fundadas», y la enmienda 617.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas estas dos enmiendas.

A continuación votamos las demás enmiendas de la Agrupación PDP, antes referidas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 16; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las restantes enmiendas de la Agrupación PDP.

A continuación votamos las enmiendas números 39 y 144, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Vo-

tos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas citadas.

Votamos, a continuación, las enmiendas de Minoría Catalana. ¿Alguna observación, por parte del Grupo Socialista sobre separación de votaciones? **(Pausa.)**

Procedemos a la enumeración de las enmiendas que se mantienen: 749, 750, 751, 752, 754, 755, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 764, 765, 766, 768, 770, 772, 774, 775, 776, 777, 778, 779 y 780.

Se votan conjuntamente todas estas enmiendas referidas, de Minoría Catalana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 16; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de Minoría Catalana.

A continuación pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario CDS. Leo a continuación las que se mantienen: 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221 y 228. Las enmiendas 222, 223, 224, 225, 226 y 227, así como las 213 y 214 han sido retiradas. ¿Estamos de acuerdo? **(Asentimiento.)**

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Pedimos votación separada de la enmienda 210.

El señor **PRESIDENTE**: La 210 solamente. ¿Alguna otra propuesta de votación separada?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, quisiera votación separada para las enmiendas 206 y 212. Primero la votación de la 206 y aparte la 212.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, vamos a votar primero la enmienda 210.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda 210.

Pasamos a continuación a votar la enmienda 206.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 206.

A continuación votamos la enmienda 212.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 212.

Finalmente pasamos a votar las restantes enmiendas del Grupo del CDS.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las restantes enmiendas del CDS.

Entramos en las enmiendas de AP.

Señor Camisón, vamos a comprobar las enmiendas de su Grupo que permanecen en vigor, según sus manifestaciones. Serían los números 391, 392, 393, 394, 396, 397, 398, 399. También están en vigor los números 400, 402, 407, 409, 410, 411, 413, 414, 416, 417, 418, 419, 423 y 424.

¿El Grupo Socialista quiere hacer alguna subdivisión en esta votación?

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Simplemente decir que la enmienda 408 de Coalición Popular era coincidente con la 617, del PDP, que también la votamos antes.

El señor **PRESIDENTE**: La 408 está retirada.

¿Algún otro Grupo quiere separar la votación? (**Delegaciones.**)

En consecuencia, vamos a votar conjuntamente la relación de enmiendas del Grupo Parlamentario de Coalición Popular que ha sido referida anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 16; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas referidas del Grupo de Coalición Popular.

A continuación vamos a entrar en las enmiendas transaccionales, propuestas por el Grupo Parlamentario Socialista, por su orden.

La primera de ellas supone un nuevo artículo 68 bis, y la someto a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, cinco; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aceptada la enmienda transaccional que supone un nuevo artículo 68 bis que, por lo tanto, queda aprobado.

A continuación pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 72, que es a su texto completo. (**El señor Ortiz pide la palabra.**)

El señor Ortiz tiene la palabra.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Hemos votado antes una primera parte de este artículo y, entonces, entiendo que la votación debe referirse al resto.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, se ha anticipado usted al Presidente. La enmienda 611 se refiere al artículo 72. Ha sido aprobada parte de la enmienda relativa a la adición de «fundadas». Por lo tanto, aprobaremos esta enmienda

transaccional e incorporaremos a ella la enmienda 611 de la Agrupación del PDP.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Está incorporada.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, adviertan SS. SS. de estas redundancias. No ocurre nada, si se aprueba completa la enmienda transaccional, por haber votado antes esta parte.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 72.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional y, por lo tanto, el artículo 72.

A continuación pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 73, que modifica los números 1 y 2 del artículo 73. El resto no se modifica.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aceptada la enmienda transaccional a los puntos 1 y 2 del artículo 73, y aprobados dichos puntos.

Al artículo 74 hay una enmienda transaccional con texto completo, que sometemos a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; en contra, dos; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 74 y, por lo tanto, dicho artículo.

Pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 75, cuyo texto es completo también.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 21; en contra, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado dicho artículo 75.

Al artículo 77 hay también una enmienda transaccional de texto completo. Vamos a votar dicha enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, dos; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 77 y, por tanto, dicho artículo.

A continuación, pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 78, que también es de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, cuatro; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 78 y, por tanto, dicho artículo.

Pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 85, número 1 del mismo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, dos; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 85.1.

Pasamos a continuación a votar la enmienda transaccional al artículo 86, que también es una enmienda de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 86.

Pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 89, que es también de texto completo. Debo decir, señor Sánchez Bolaños, que es necesario corregir la expresión «subsección», porque no existen subsecciones. Por tanto, se entiende que es la enmienda transaccional al artículo 89, pero sustituyendo «subsección» por «sección».

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, tres; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 89.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 90, que también es de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, dos; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 90.

Pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 91, que es también de texto completo, aunque sólo llega al punto 3 porque éste se suprime.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, dos; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 91.

Señorías, terminada la votación de las enmiendas, vamos a pasar a la votación de los artículos. (El señor **Rebollo pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, hubo conversaciones entre grupos a propósito del artículo 68 bis ya votado. Mi Grupo ha votado en contra de dicho artículo; no obstante, yo he propuesto que se incorporen exactamente tres palabras: las palabras «en su caso», que podrían aclarar el lío que se ha organizado con este artículo. Parece que se someterá a estudio por parte del Grupo Socialista y me gustaría saber lo que se podrá hacer con esta promesa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, el artículo 68

bis ya está votado. Usted puede intervenir en explicación de voto, pero no se puede corregir ya esa votación. El trámite parlamentario sigue en el Senado. Insisto en que ya votamos el artículo 68 bis. El artículo 68 está todavía sin votar.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Simplemente quiero decir, señor Presidente, que mi voto en contra es en la medida en que del estudio no salga una mínima modificación, que consistiría en incorporar las palabras «en su caso», para que allí concuerde la primera parte y la segunda del párrafo del artículo 68 bis. Si eso se incorporara, mi voto sería favorable.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, su voto ya ha sido emitido y ahora estamos en explicación de voto.

Pasamos a ordenar las votaciones para lo que, como para todos los trámites, pido la colaboración de sus señorías.

En primer lugar, vamos a referirnos a los artículos que SS. SS. quieran que se voten separadamente. ¿Hay alguna propuesta? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Es irrelevante, como casi todo, y queremos votación separada para los artículos 63, 64, 65, 66, 68, 69 y 82, en un bloque, y el resto en otro. Eso es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Es decir, este grupo de artículos por un lado y después el resto. (El señor **Camisón pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestro Grupo pide votación separada para los artículos 66, 68 y 69.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Hay alguna propuesta? (Pausa.) En primer lugar, vamos a votar, conjuntamente los artículos 66, 68 y 69, cuya votación separada ha sido propuesta por los Grupos de Coalición Popular y el PDP.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 13; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos 66, 68 y 69.

A continuación votamos el resto de los artículos que la Agrupación del PDP proponía en votación separada y que son los artículos 63, 64, 65 y 82.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 13; en contra, seis; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos 63, 64, 65 y 82.

A continuación vamos a ordenar los artículos que faltan por votar.

En el Capítulo I solamente falta por votar el artículo

67. En el Capítulo II faltan por votar los artículos 70, 71, 73.3, 76 —que se votará separadamente—, 81, 83, 84, 85.2, 87 —que se votará separadamente— y 88.

Entonces, señorías, vamos a votar, en primer lugar, separadamente los artículos 76 y 87, que el Grupo Socialista ha anunciado que votaría en contra y, después, los demás artículos.

Votamos los artículos 76 y 87.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan suprimidos los artículos 76 y 87.

A continuación, pasamos a votar los artículos que faltaban, que son 67, 70, 71, 73.3, 79, 80, 81, 83, 84, 85.2 y 88.

Sobre estos artículos, ¿hay alguna propuesta de segregación? (**Pausa.**)

Sometemos a votación los artículos antes referidos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 14; en contra, seis; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos antes referidos.

Señorías, así llegamos al final de la sesión de la mañana, en la que creo que hemos podido hacer un debate en profundidad, con dúplicas y más que dúplicas —como soy ingeniero, no conozco las expresiones correspondientes al turno en tercera o en cuarta secuencia, secuencias consecutivas, pero me imagino que deben existir, el señor Letrado las conoce— y hemos aproximado en lo posible las posiciones de los distintos Grupos.

Dada la hora que es, la anunciada reunión de portavoces la vamos a celebrar en esta misma sala, no va a durar más de cinco minutos, ya que es simplemente transmitirles unas cuestiones que son de interés para todos.

Se levanta la sesión hasta esta tarde a las cuatro y media de la tarde.

Eran las dos horas y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro y cuarenta minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir la segunda parte del Título III, es decir, a partir de su capítulo III, artículos 92 hasta el 121 inclusive.

Para defender las enmiendas contenidas en esta segunda parte del Título III, por la Agrupación del PDP, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Muchas gracias, señor Presidente.

El señor Tamames, representante de la Agrupación de Izquierda Unida, me pidió que solicitara a la Presidencia el mantenimiento de sus enmiendas y que pasaran directamente a votación. En su ausencia, así lo hago, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Así se hará.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: La primera de las enmiendas a esta parte del Título correspondiente es la número 630, que se refiere al artículo 93. Con esta enmienda pretendemos la simplificación del precepto, prescindiendo de las clasificaciones y subclasificaciones, y superando las mismas y, sin embargo, yendo a lo que nos parece el núcleo fundamental, a lo que tiene contenido imperativo del mismo, y es la afirmación de la prohibición de coincidencia entre autorizaciones dadas por el Estado y las que, en su caso, concedan las Comunidades Autónomas cuando sean competentes por razón del territorio. Nos parece que esto aclara el texto. Bien es sabido que nuestra tesis era una ley de bases. Esta podría haber sido una de las bases, que naturalmente recogería, como digo, lo que de contenido normativo tiene este precepto.

Al artículo 94 formulamos una enmienda de supresión del número 2, con el objetivo, también, de simplificación, y, sobre todo, por el carácter reglamentario. Subrayamos ayer en nuestra primera intervención que una de las fallas que tiene el proyecto es su carácter reglamentario, el descender al detalle, el ser excesivamente casuístico, y nos parece que nos encontramos en este número 2 del artículo 94 en su supuesto muy claro de reglamentarismo. Consiguientemente, pedimos la supresión y que la materia correspondiente sea objeto de la oportuna norma de desarrollo.

Al artículo 97 formulamos la enmienda 632, con la que pretendemos que en el número 1 —no proponemos variación del número 2 ni del número 3— se prescinda de la última frase, referida al plazo de validez: «... si bien ésta quedará condicionada a su visado en los períodos que reglamentariamente se establezcan...». También creemos que es materia de carácter reglamentario y, además, que esta referencia al visado y a su período de realización tiene un carácter especialmente intervencionista.

El artículo 99 merece a nuestro juicio la enmienda 633, que tiene un «leit motiv» fundamental. Se trata de que las fórmulas de colaboración que se puedan llevar a cabo con otras empresas de transportes no se circunscriban a los supuestos de demandas que excedan coyunturalmente de la propia capacidad de transporte, sino que sean con carácter general. Creemos que la empresa de transportes debe ser plenamente responsable del desarrollo de su actividad y que cualquiera que sea la fórmula de colaboración a la que llegue, esto no la libera de esta responsabilidad, como se dice reiteradamente en el proyecto. Consiguientemente con ello, proponemos la supresión de unos párrafos que se mencionan en el texto de la enmienda al último inciso del número 1, así como la supresión del número 2 y del número 4. Sobre esta hipótesis, damos nueva redacción al número 6, que está redactado contemplando los supuestos a que se hace referencia el número 2, letras a) y b). Dado que nosotros prescindimos del número 2, letras a) y b), damos nueva redacción, en este caso tan solo por coherencia, con nuestro propósito de que, efectivamente, se puedan utilizar fórmulas de colaboración y no sólo para atender demandas estrictamente coyunturales.

Al artículo 103 formulamos la enmienda número 634,

en la que pretendemos la supresión de la última frase, del número 2, después del punto: «Podrán darse en su caso, asimismo, sobre dicho tipo de transportes, las actuaciones públicas previstas en el artículo 14». En coherencia con nuestra enmienda al artículo 14 y por la falta de convicción en las posibilidades de que haya unas actuaciones públicas tal y como dicho artículo se definen, proponemos la supresión de esta última frase o inciso.

En relación con los artículos 104 y 105, proponemos cambios importantes en la redacción, que comportan la supresión del artículo 105, para trasladar su contenido al artículo 104, todo ello de acuerdo con un criterio. Creemos que los transportes privados complementarios, si se cumplen las condiciones y requisitos que se establecen en el número 2, letras a) y b), deben ser autorización absolutamente automática y, consiguientemente, como esto es lo que dice el artículo 105, lo incorporamos como apartado al artículo 104, especialmente en aquellos casos en los que tiene una escasísima incidencia en el sistema de transportes en general, como se dice explícitamente en la propuesta de enmienda.

Al artículo 110, dentro ya del capítulo V, relativo al transporte internacional, formulamos la enmienda 637, en la que, proponemos para el supuesto de que estén contingentadas o sean objeto de cupo las autorizaciones extranjeras, que su distribución se haga con criterios no puramente objetivos, como dice el proyecto, entre los transportistas que reúnan los requisitos a que se refiere el precepto, sino a través de un sistema que asegure la concurrencia. No basta con la objetividad, sino que pedimos la concurrencia como garantía o como expresión de esa misma objetividad.

Respecto al artículo 115, sobre transportes turísticos, proponemos la supresión del primer párrafo. No nos parece que tenga sentido, y, por el contrario, nos parece una invasión del principio de libertad de mercado, que la Administración pueda —bien es verdad que no es imperativo; ese «podrá» ciertamente atenúa lo que sería en otro caso un supuesto de invasión mucho más clara— «exigir que los transportes turísticos se presten conjuntamente con determinados servicios complementarios concretos de carácter mínimo, así como que el precio del transporte no exceda del porcentaje que se determine, del precio total del conjunto de los servicios que se contraten». Creemos que este tipo de cuestiones lo regula el juego de la oferta y la demanda, en definitiva el mercado, y, consiguientemente con esta filosofía, pretendemos su supresión.

Al artículo 116 proponemos una modificación que se orienta a que nos movamos en el texto de los preceptos en el ámbito estricto de las competencias municipales. Creemos que las competencias que tienen los municipios en materia de transporte de mercancías son ninguna o muy pocas y por eso entendemos que el precepto debe referirse a la gestión y ordenación de los servicios urbanos de transporte de viajeros y así lo hacemos constar con referencia al número 1 de este mismo artículo.

La enmienda 640, al artículo 117, pretende la supresión de las letras a), b) y c) del apartado 3, porque creemos

que basta con la afirmación del principio fundamental de que las Comunidades Autónomas y el Estado puedan participar en los órganos de gobierno de las entidades supramunicipales en materia de transportes, a que se refiere el apartado anterior.

Subrayamos la escasa fortuna de ese «y/o», que creemos que se puede salvar con una redacción idónea. Este «y/o» está bien para los documentos mercantiles, como simplificación para la vida comercial, pero nos parece que tiene muy poco que ver con el idioma castellano, tal como lo entiende la Real Academia.

Al artículo 118 formulamos la enmienda 641, en la que pretendemos la supresión del párrafo 2.º del apartado 2, porque consideramos que con su texto se van a producir colisiones entre autonomías y ayuntamientos, y creemos que con la supresión del mismo el precepto gana en previsiones de no conflictividad.

El artículo 119 nos parece que debe ser suprimido para evitar la invasión que en otros casos se produce en la competencia de las Comunidades Autónomas, en nuestra opinión.

Finalmente, y respecto al artículo 120, formulamos la enmienda 643, en la que pretendemos la supresión de todo el segundo párrafo, con las tres letras a), b) y c), que incorpora, y nos conformamos con la discusión del párrafo 1.º, por creer que la financiación de los transportes públicos urbanos o metropolitanos se incardina en un tema más amplio, el de financiación de las Haciendas locales, que es el que debe ser objeto de un proyecto de ley serio, cosa que todavía no ha hecho el Grupo mayoritario de la Cámara, y cuando lo ha hecho por aproximación, como hemos tenido ocasión de ver recientemente, ha sido con muy escasa fortuna.

Esta es una Ley de transportes que debe limitarse al mundo del transporte, y el pronunciamiento sobre la financiación de los transportes públicos urbanos debe ser objeto de la vida local, lo que está fuera de lugar en una Ley de esta naturaleza.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas de Minoría Catalana tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Todas nuestras enmiendas, como es costumbre en mis parlamentos, son de tipo competencial, por ser esta la filosofía básica de todas ellas. Ello nos obligará a que, una vez esté terminado el trámite legislativo de la Ley, la sometamos a un análisis profundo en el aspecto competencial, más que nada para determinar, si cabe, el camino a tomar en defensa de los intereses competenciales de las Comunidades Autónomas.

De todas maneras, imbuidos en el espíritu olímpico que a nosotros nos llena de satisfacción, vamos a mantener todas las enmiendas, a pesar de saber ya el resultado de ellas. Además, dos de ellas, la 791, al artículo 101, y la 805, que era de supresión de los artículos 116 a 121, o sea, del capítulo VII (que en un principio parecía ser que pudieran tener algún punto positivo en transaccionales presentadas por el Grupo mayoritario de la Cámara, se había dicho así en la Ponencia), parece ser que no han sido

recogidas en las enmiendas transaccionales que se nos presentan.

Nosotros presentamos la enmienda 805, que es de supresión del Capítulo VII, más que nada por la referencia que hace al transporte urbano, que consideramos que no es en absoluto competencia de esta Ley. Se trata de una materia sustraída a la competencia estatal, respecto de la cual no se puede dictar norma alguna, ni aun con la intención de crear un derecho supletorio, y esto ya ha quedado expresamente puntualizado en sentencia del Tribunal Constitucional.

Por otra parte, los artículos que nosotros pretendíamos suprimir pueden encontrar el soporte, la supresión, en su confrontación con el régimen jurídico de las Administraciones Públicas. Por tanto, ahí quedaba un tema totalmente sustraído a la competencia estatal desde nuestro punto de vista, y no ya de las Comunidades Autónomas, sino incluso de los propios municipios.

Respecto a la supresión, que como digo no va a prosperar porque no ha sido recogida, nosotros sí tenemos algo que decir, y es que aun manteniéndose estos artículos, creemos que en las transitorias debe quedar constancia respecto a cómo tiene que funcionar todo lo que hace referencia al transporte urbano, una vez entre en vigor la Ley, y me parece que desde el momento que quede aprobada, puede surgir un vacío a la verdadera realidad de funcionamiento reglamentaria de la misma.

Nada más, señor Presidente, y decirle de nuevo que nosotros mantenemos todas las enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Zubía, para la defensa de las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Agradezco mucho la deferencia, señor Presidente. Si me permite un segundo.

Estábamos a partir del Capítulo III, concretamente en el artículo 92, y era hasta la finalización del Título III.

El señor **PRESIDENTE**: Hasta el artículo 121, inclusive.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Gracias, señor Presidente.

Muy brevemente por cuanto que estamos también en un bloque de enmiendas que prácticamente han sido o bien asumidas en el propio texto de la Ponencia, o bien recogidas en las distintas transaccionales que presenta el Grupo Parlamentario Socialista.

Consecuentemente, en este primer turno me voy a referir a aquellas enmiendas en las que no ocurre una cosa ni otra: que ni han sido recogidas en el texto de la Ponencia, ni tampoco son afectadas por las diferentes transaccionales presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista.

En primer lugar, me tengo que referir a la enmienda número 45, que afecta al artículo 104, y más concretamente a su apartado 2, letra e).

De acuerdo con este artículo 104, apartado 2, el trans-

porte complementario privado no podrá ser contratado ni facturado de forma independiente, pero por excepción la Administración podrá permitirlo cuando el precio no exceda del estricto coste de transporte, y se trate de transporte complementario de viajeros. Esto es lo que dice textualmente el artículo 104, en el apartado 2, y nosotros, a través de esta enmienda, pretendemos suprimir esa alusión al transporte complementario de viajeros, para hacer extensiva la excepción al transporte de mercancías.

No alcanzamos a comprender por qué únicamente la excepción es para el transporte de viajeros y no también al transporte de mercancías.

Por lo que respecta a la siguiente enmienda que podríamos considerar viva, la 145, afecta al artículo 113, apartado 1, dentro ya del capítulo referente a los transportes turísticos.

A la vista de la actual redacción del texto de la Ponencia, al haber sido incorporadas algunas enmiendas de otros Grupos Parlamentarios, tampoco vemos la razón de ser de la pervivencia, y, consecuentemente, yo procedería en este momento a retirar dicha enmienda.

Repito, señor Presidente, retiraríamos la enmienda 145, referente al artículo 113, apartado 1.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Zubía, en el informe de la Ponencia se recogió la número 44, la número 49, la número 146, que por estar incluidas quedan retiradas, y ¿ahora retira la 145?

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Sí, señor Presidente, ahora retiramos la 145, por cuanto que aunque no se recoge exactamente nuestra enmienda, al haber sido aceptadas enmiendas de otros Grupos Parlamentarios no tiene razón de ser la enmienda que pretendíamos introducir.

Finalmente, quedan por nuestra parte a este capítulo un total de tres enmiendas, que serían la 46, la 47 y la 48, de las cuales una de ellas, la número 47, y a la vista de las transaccionales presentadas, también en este momento manifestamos que estamos dispuestos a aceptarlas, por lo que tampoco tiene razón de ser el mantenerla.

Por lo que respecta a las enmiendas números 46 y 48, vamos a mantenerlas, pero vamos a hacerlo por cuanto que las transaccionales, aun cuando dan satisfacción en gran parte, consideramos que no lo hacen en su totalidad.

En definitiva, lo que pretenden estas dos enmiendas, refiriéndose ya al tema del transporte urbano, es que se establezca que las competencias que tienen en cada caso los municipios, las Corporaciones locales, lo sean sin perjuicio de la normativa propia de la Comunidad autonómica.

Tenemos presentadas estas dos enmiendas, las números 46 y 48, y repito que aunque alguna de ellas se ha tenido en cuenta parcialmente, no en su totalidad, nos vemos en la obligación y necesidad de mantenerlas para votación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo para la defensa de sus enmiendas.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Para empezar dando buenas noticias, diré que mi Grupo retira las enmiendas 229 y 230, llamando la atención, no obstante, respecto al hecho de que en el artículo 92 se hace una referencia al suprimido artículo 52, aunque no sé si en la enmienda transaccional se arregla este punto. También se retira la enmienda 231.

En el artículo 94 del proyecto, a que se refiere la enmienda 232, vuelve a aparecer una referencia al artículo 52. En el artículo 98 también hay una referencia al 52. Mi Grupo retira también la enmienda 238, al artículo 99. En la enmienda 239, al artículo 101, aunque se deja viva, llamo la atención del Grupo mayoritario en orden a la referencia que se contiene en dicho artículo al artículo 52. Y en el artículo 114 pasa lo mismo, hay también una referencia al artículo 52.

Me voy a centrar brevisísimamente en algunos preceptos enmendados. Digo que mi Grupo retira la enmienda 238, a pesar de que me quedan dudas respecto del hecho de que queden perfectamente ahormados y limitados los abusos que en la subcontratación de transporte, sobre todo en el subsector del transporte de mercancías, son habituales en el momento actual.

Centrándome más en el artículo 102, señorías, mi Grupo pretende que las dos clases de transporte privado que en él se contienen o a los que se hace referencia, transportes privados particulares y complementarios, se sustituyan en su denominación por transportes privados en su sentido estricto —porque transportes privados particulares es casi una tautología— y transportes privados complementarios de otra actividad empresarial, sustituyendo a transportes privados complementarios, porque, si no, queda el calificativo de complementarios muy en el aire.

En el artículo 104 se propone una nueva redacción de los puntos 2 y 3. Sin que esto signifique no concederle importancia a nuestro punto 2, me voy a fijar en el punto 3 que proponemos, en el que se dice: «La empresa que realice el transporte a que se refiere el presente artículo deberá obtener el correspondiente título administrativo habilitante y cumplir los requisitos establecidos en esta Ley para el transporte regular de viajeros de uso especial, regulado en el artículo 91 o para el transporte discrecional de mercancías, según los casos, así como los de carácter laboral y fiscal que procedan en relación con esta actividad».

Vuelvo sobre mi tesis a lo largo de la mañana del día de hoy a propósito del transporte privado. Señorías, en este artículo 104 se establece una autorización administrativa que, sin embargo, es un tímido sustitutivo de lo que se dispone en la ley a propósito de las condiciones para el acceso a la profesión y de las condiciones para otorgar el título habilitante. Dese el paso definitivamente, acábase con la competencia desleal; no se está estableciendo nada exorbitante ni extraño para una actividad económica, que es realmente la que se está ejerciendo. Al mismo tiempo, con esta referencia a las obligaciones de carácter laboral y fiscal que procedan en relación con esta actividad, se está remarcando el sentido de la ley en el camino de tratar de controlar una actividad que, repito, está

haciendo una competencia desleal al resto del sector.

En el resto de los artículos hay algunas enmiendas que están muy relacionadas con la aceptación, por parte del resto de los Grupos, de la enmienda a este artículo 104, porque entonces carecería de sentido el 105, en el que se habla de una previa autorización de la Administración, etcétera. Ahora bien, en el artículo 108 se contempla el caso de los transportes oficiales que realicen los órganos de la Administración, y esta mañana se me hacía ver por algún representante del Grupo mayoritario que era un supuesto en el que ellos no podían ceder estableciendo los requisitos que se señalan para el acceso a la profesión y para la expedición del título habilitante. Me parece bastante razonable la postura y yo retiraría la enmienda al artículo 108 siempre y cuando se me admitiera la que mi Grupo plantea al 104 y que acabo de explicar.

En el artículo 110, que se refiere al transporte internacional, hay un párrafo que no tiene desperdicio, porque en el párrafo segundo del número 2 dice: «Cuando el número de autorizaciones extranjeras, cuya distribución corresponda a la Administración española, esté limitado a un determinado cupo o contingente, dicha distribución deberá realizarse siguiendo criterios objetivos». Yo creo que es mediante concurso. Toda la ley está hablando de la concesión de la explotación de los servicios regulares a través del concurso. ¿Por qué se sustituye el concurso, que es la tónica general de toda la ley, en este párrafo por «siguiendo criterios objetivos»? Tenemos el concurso, está acuñado por el resto de los artículos, aplíquese el concurso también.

Y termino con una referencia al artículo 118, que es interesante y, como ha dicho mi compañero de la Agrupación del PDP, en él indudablemente se plantea el problema de la interferencia entre competencias. «La autoridad municipal será competente», como dice el número 1 del artículo 118, «para expedir los títulos habilitantes que posibiliten la realización de cualquier transporte urbano de viajeros»; dicho así, no nos parece correcto, sin que venga el consabido «no obstante» de casi todos los artículos de esta ley, que sienta un principio y automáticamente con el «pero», «no obstante», «sin embargo», destroza totalmente el principio sentado. Pero es que en este artículo este «no obstante» tiene su miga, porque realmente aquí chocan las competencias municipales con las competencias supramunicipales, chocan abiertamente a pesar de estar regulando una actividad que se desarrolla en el territorio de un municipio. Por consiguiente, suprimamos ese número 2 y abramos, en cambio, ese número para un supuesto que no se contempla en el artículo, que son las agrupaciones y mancomunidades municipales, porque en ese supuesto a las agrupaciones o mancomunidades municipales, que están perfectamente previstas en la ley de Régimen Local, habría que aplicarles, pero convendría decirlo, lo que se dispone en el artículo 118.1.

Quiero terminar simplemente diciendo que en la enmienda 250, según aparece impresa, se dice al final: «Las empresas que lo deseen prestar deberán constar...» Será... «deberán contar con la licencia del Ayuntamiento o, en su caso, de la mancomunidad».

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, tiene usted la palabra para defender sus enmiendas.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Al artículo 92 de este título, nuestro Grupo no ha presentado enmiendas; al artículo 93 hemos presentado la 425, que sustituye el párrafo 2.º del apartado 3 por el párrafo que consta en la enmienda escrita. Entendemos que nuestra enmienda es de conformidad con el artículo 148.1.5 y con los respectivos Estatutos de Autonomía. El actual último párrafo de este artículo tiende a desconocer que, conforme al artículo 148.1.5 de la Constitución y a los Estatutos, como decía, es competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas regular los transportes terrestres realizados en el interior de los territorios. El precepto difiere la clasificación de los transportes de radio de acción limitado, entre los que se incluyen sutilmente los intracomunitarios, a posteriores disposiciones reglamentarias. Con ello se desconoce cuanto quedó sentado en la sentencia del Tribunal Constitucional sobre la LOAPA en el sentido de que el constituyente ha trazado ya la línea divisoria entre las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas. La línea divisoria, al no poder ser modificada por el legislador ordinario, mucho menos podrá serlo por disposiciones reglamentarias del Gobierno.

Al apartado 4, nuevo de este artículo 93 se presenta la enmienda 425, que se repite realmente por tener carácter de nuevo y, por tanto, no voy a insistir en ello.

Al artículo 94 nuestro Grupo no presenta enmiendas y al 95 presentamos la número 426, de cuya lectura libero a SS. SS. por estar impresa, que trata sencillamente de una mejora técnica.

La enmienda 427 es al mismo punto del mismo artículo y la justificamos en el sentido de que se propone esta nueva redacción para admitir la modalidad de autorización prevista en el apartado b) del punto 2 del artículo 94, inicialmente para los transportes públicos discrecionales de mercancías llevados a cabo en vehículos articulados —cabeza tractora arrastrando a un semirremolque— por ser la fórmula operativa más indicada para este tipo de vehículos.

Al artículo 96, y precisamente al apartado 2, presentamos la enmienda número 428 por la que se propone la supresión de «... o para el correcto funcionamiento del sistema de transportes...». Entendemos que, dada la dificultad de concreción de la expresión «correcto funcionamiento del sistema de transportes», sugerimos su supresión.

Al artículo 97 hemos presentado la enmienda 429, poniendo de relieve en ella la necesidad de un previo informe favorable del Comité Nacional. Se hace necesario introducir este informe favorable del Comité para que sea coherente con la letra b) del artículo 60.

Al artículo 98 no hemos presentado enmiendas y al 99 la 430, precisamente al apartado 4, que es de supresión; de supresión porque estamos en total desacuerdo con su contenido. No puede admitirse esta tajante prohibición a las fórmulas de colaboración entre transportistas, limi-

tándolas sólo a atender demandas de carácter coyuntural que va contra la libertad de las empresas.

Al artículo 100 tenemos formulada la enmienda 431 en base a una concordancia con el artículo 74.2, con el párrafo 4 del artículo 91, con el 3 del 95 y con el artículo 99 del propio proyecto de ley.

Al artículo 101 no hemos presentado enmiendas y tampoco al 102; al 103, sin embargo, hemos tramitado la 432, referida al punto 2, y es de supresión por entender que lo que especifica el proyecto excede del ámbito de la ley.

Al apartado segundo del artículo 104 hemos presentado la enmienda 433, precisamente de supresión porque entendemos que todo este detalle es objeto clarísimo de desarrollo reglamentario.

También al apartado 2 del mismo artículo 104 tenemos viva la enmienda 434, con una nueva redacción que intenta resaltar que si se trata de transporte de mercancías, éstas deberán pertenecer a la empresa o establecimiento, o haber sido vendidas o compradas por ella. Justificamos esta enmienda porque se debe establecer una vinculación de propiedad entre la empresa titular de la autorización de servicio privado y las mercancías que pueda transportar. Con objeto de que el servicio privado no suponga un transporte encubierto de servicio público, debe establecerse una vinculación de propiedad entre la empresa titular de la autorización de servicio privado y la mercancía que se pueda transportar. El texto inicial de este artículo enmendado permitiría en la práctica que en un vehículo, amparado por una autorización de servicio privado, se pueda transportar cualquier tipo de mercancía, tenga o no vinculación con la empresa titular de la autorización.

Al apartado 3 de ese mismo artículo 104 presentamos la enmienda número 435, que es de supresión. La razón de ella es la simple coherencia con la enmienda al punto 2 del mismo artículo.

Al artículo 105 no hemos presentado enmienda y al apartado 1 del 106 la enmienda 436, que propone sustituir la expresión «podrá exigirse» por «se exigirá», por entender que es necesaria esa exigencia.

Al artículo 107 tramitamos la enmienda número 437, que SS. SS., conocen, y nosotros justificamos que se propone el citado punto 2 para instrumentar medios de comprobación de la actividad de los titulares de autorizaciones de servicio privado, así como para evitar discriminaciones con los titulares de autorizaciones de servicio público, sujetos a importantes controles de documentos.

Al artículo 108 no hemos presentado enmiendas y tampoco al 109; al 110, la 438, referida al párrafo segundo de dicho artículo. Intentamos sustituir la frase «siguiendo criterios objetivos reglamentariamente establecidos» por «mediante concurso». Entendemos que el único sistema objetivo es el concurso, lo que daría una solución mucho más justa que ninguna otra.

Al artículo 111 no hemos presentado enmiendas y al 112, al 113, al 114 y al 115, tampoco; al 116 sí hemos presentado la enmienda 439, referida al apartado 4 de dicho artículo con el contenido expreso en la misma, que justificamos en base a que es necesario que lo establecido en

el presente capítulo solamente será de aplicación en aquellas Comunidades Autónomas que no hubieran regulado mediante legislación propia la temática del transporte urbano, de conformidad con el artículo 148.1.5 de la Constitución y con los Estatutos de Autonomía en materia de transportes terrestres. En esta línea, la reciente sentencia del Tribunal Supremo, de fecha 19 de febrero de 1985, avala esta misma teoría.

Al artículo 117 hemos presentado la enmienda 440, al apartado 1. La razón de nuestra tramitación es mejorarla técnicamente.

Al apartado 1 del artículo 118 hemos presentado la enmienda 441, que es de supresión, por estar en total desacuerdo con el contenido del proyecto de ley, y al apartado 2 presentamos la 442, que es justamente de supresión. Lo hacemos por coherencia con el apartado primero del mismo artículo.

Al artículo 119 tramitamos en su día la enmienda número 443, también de supresión, dado que la Ley no distingue entre los distintos servicios de transporte de viajeros de carácter interurbano y entre los diversos automóviles.

La enmienda 444, también al mismo artículo pero al apartado 2, es de supresión por entender que es competencia de las Comunidades Autónomas y de los municipios.

Al apartado 3 del artículo 119 hemos presentado la 445, de supresión, por ser una clarísima competencia de las Comunidades Autónomas.

Al artículo 120 presentamos la enmienda 446, que justificamos, porque es también competencia de los municipios.

Al artículo 121 presentamos la enmienda 447, que es también de supresión, por entender que es una repetición casi exacta de lo que establece el artículo 116.

Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños, para turno en contra.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Quiero hacer la salvedad que mencioné antes de que voy a dar una respuesta global y no enmienda por enmienda.

Las objeciones fundamentales que se hacen al texto del proyecto referentes a la Sección Primera, Capítulo III, transportes públicos discrecionales, por parte de Minoría Catalana son las habituales: el tema competencial, en el que no entro, porque creo que se ha discutido ya claramente.

El CDS propone algunas enmiendas técnicas de clarificación y creo que bastantes de ellas se aceptan.

Estamos permanentemente con una alternativa en este proyecto, que es eludir hacer un reglamento mientras que, por otra parte, muchas veces lo pedimos. La finalidad de la Ley es que, aunque sea una ley del Estado, exista la aceptación de las Comunidades Autónomas con competencia. Que, aunque pueda haber Comunidades Autónomas que hagan su propia ley, no necesitan hacerla por-

que acepten el contenido de ésta. También intentamos muchas veces darle un cierto carácter reglamentario para que no se empiecen a generar reglamentos que rompan lo que podemos llamar un instrumento que podría ser aceptable por todos y bueno para todas las Comunidades Autónomas. A veces por eso la Ley peca de reglamentista. Yo creo que es una opción que se ha dado intentando que al final todo el mundo esté cómodo con esta Ley y no tengan la tentación de hacer la suya propia. Esa es la filosofía de la Ley, por eso a veces nos quedamos cortos y a veces nos pasamos en cuanto a ser excesivamente reglamentistas.

También el CDS opta por la fórmula de la desregulación. La desregulación o desreglamentación, que es una idea que poco a poco se va imponiendo en Europa, nosotros tenemos que introducirla despacio, porque partimos de una situación excesivamente reglamentista, excesivamente intervencionista, y de la noche a la mañana no podemos dar un salto y generar una desregulación en el transporte español excesivamente rápida.

También el PDP repite el tema de los distintos tipos de licencias discrecionales, a los que se opone, y las distintas fases que va a haber con la puesta en marcha de las mismas, pero creo que eso es necesario para partir desde la situación actual hacia la ideal futura a la que quiere caminar la Ley. También apuesta por un criterio disgregador y desregulador. Yo creo que el proyecto avanza mucho en la situación actual por ese camino, y desde luego lo que no da es un salto en el vacío.

En cuanto al tema de la colaboración a arrendamientos, ofrecemos fórmulas transaccionales para acercarnos a la posición que mantiene el PDP.

Coalición Popular en el tema de la transformación de las actuales licencias a las distintas que establece la Ley, ofrece un salto en el vacío que lo que hace es aumentar la oferta, lo que sería peligroso en estos momentos para el conjunto de los sectores del transporte discrecional de mercancías. Lo que hace la Ley es ofrecer, en principio, la regulación por la vía de la tarjeta al vehículo e iniciar un camino paulatino para llegar a la situación ideal, que es la autorización a la empresa. Pero vamos por el camino de hacer las cosas poco a poco, no hacerlas de golpe, porque eso, con los hábitos y las tendencias actuales de comportamiento de ese sector, podría generar un excesivo aumento de la oferta que podría ser muy negativo para el conjunto del sector.

En la Sección Segunda, Disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías, Coalición Popular plantea una concordancia con el resto de la Ley, que se podría aceptar con un acercamiento por vía transaccional.

En la Sección Tercera sobre el transporte discrecional de viajeros, el CDS propone la supresión del punto 3, que se va a aceptar.

En el Capítulo IV, en cuanto a los transportes privados, Minoría Catalana insiste en su finalidad habitual sobre el tema de las competencias.

El punto de vista del CDS ofrece una definición alternativa de lo que son los transportes privados. En el fondo

estamos de acuerdo, porque es lo mismo que dijimos pero con distintas palabras. Hemos optado por el texto conocido popularmente en el sector para no inventarnos una nueva terminología; aunque a veces a los que son legos en esta materia puede parecerles que es confuso, normalmente es aceptada y cuando se habla de transportes privados o transportes privados complementarios todo el mundo que está dentro del sector sabe a lo que se refiere, y no existe esa confusión que a primera vista puede parecer que existe.

En cuanto al tema de las condiciones de transporte privado complementario, ahí es donde hemos tenido muy poco margen de actuación, porque nos hemos ceñido a la normativa de la CEE, ya que está muy establecida y no hemos inventado para el transporte privado unas características o unas condiciones complementarias, sino que es la normativa de la Comunidad Económica Europea.

En cuanto al tema de la regulación de los transportes privados, como la filosofía es la que ya viene discutiendo el señor Rebollo desde hace mucho tiempo, yo insisto en los mismos planteamientos.

Coalición Popular se opone, por razones de defensa nacional, a que en un momento determinado puedan ser afectados los transportes privados. Eso sería en circunstancias muy excepcionales, pero si en ese momento hiciera falta hacerlo por razones de defensa nacional, yo creo que no habría ningún inconveniente de fondo en redactar una enmienda de supresión de ese aspecto.

Lo mismo pasa con el PDP, que también plantea una enmienda de supresión de parte de ese artículo en cuanto hace referencia a la posibilidad de la afectación del transporte privado por razones extraordinarias de defensa nacional.

El Grupo Vasco propone la supresión de la letra e) del artículo 104. En principio nos parece que eso posibilita el fraude.

En cuanto al Capítulo V sobre el transporte internacional, hay dos grandes objeciones, una es la que recoge Minoría Catalana, que es el informe previo de las Comunidades Autónomas en aquellos acuerdos internacionales en que les pueda afectar. Eso constitucionalmente no es así y no cabe que sea así; me parece que no hay que reconocerlo en la Ley, porque no corresponde hacerlo así.

Hay otra objeción de fondo, en cuanto a los cupos que se pueden establecer, que es hacerlo por concurso. Yo creo que en las condiciones objetivas caben el concurso y otras modalidades objetivas. No estamos hablando de modalidades subjetivas. No hay que cerrar —porque no solamente puede ser el concurso— la mejor forma de adjudicar un tipo de transporte, sobre todo cuando son muy especiales.

En los transportes turísticos el PDP hace una enmienda donde elimina la exigencia de un tipo de contrato de «forfait» para que, junto con la exigencia del transporte puro, se ofrezca un servicio complementario. Es tremendamente peligroso que no exijamos eso, porque es la característica del transporte turístico, si no sería simplemente un transporte, y se podría llegar a una competencia desleal con otros sectores del ramo.

En cuanto a los transportes urbanos, existe una finalidad habitual insistente por parte de Minoría Catalana de que este aspecto no se regule. Yo creo que está clara la filosofía de fondo del proyecto y los que tengan competencia pueden hacerlo, y nadie se va a oponer a que lo hagan; esto es una cosa que podría ser supletoria de un derecho que tienen las Comunidades Autónomas; lo ideal sería que no se hiciera, porque se sintieran a gusto con esta ley, pero ese derecho cabe ejercitarlo.

También se presentan una serie de enmiendas en cuanto al juego o al papel del Estado, las Comunidades Autónomas y los municipios en lo referente a la regulación de los transportes urbanos. Ahí sí vamos a ofrecer distintas transaccionales. Algunas de las enmiendas se aceptan, sobre todo una básica, que es la no referencia al transporte de mercancías, sino que simplemente se circunscribe este capítulo VII a lo que son los transportes urbanos de viajeros.

Defensa de las competencias de las Comunidades Autónomas, eso se hace por medio de transaccionales. El juego de los Ayuntamientos y Comunidades Autónomas, también se tiene en cuenta por las transaccionales. Se modifica el artículo 121 y varios más con esa finalidad.

Si me permite, señor Presidente, doy lectura a las concreciones de aceptación de enmiendas y transaccionales que se ofrecen por el Grupo Socialista en este momento.

En el artículo 92 se ofrece una transaccional a la enmienda 229, del CDS, con supresión en el tercer párrafo del punto 1 de la expresión a que se refiere el artículo 67, que era una de las peticiones que hacía, así como a la enmienda 230, del CDS, de supresión del punto 2.

En el artículo 93 se acepta la enmienda 231, del CDS, de supresión, en el segundo párrafo del punto 3, de la expresión «así como criterios concretos de geografía política o económica».

El señor **PRESIDENTE**: Esa enmienda ha sido retirada, señor Sánchez Bolaños. Ha anunciado el CDS que se retiraba.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Pues se la aceptamos.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Perdón, Presidente. Yo sabía que esto se iba a aceptar, y por eso la retiré de antemano.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Cuando se pasan los papeles antes, ocurren estas confusiones.

Se acepta la enmienda 428, de Coalición Popular, de supresión en el punto 2 de la expresión «o para el correcto funcionamiento del sistema de transporte».

En el artículo 97, por una transaccional a la enmienda 429 de Coalición Popular, se suprime la palabra «favorable». Es decir, que con decir «con el informe» sea suficiente, sin la palabra «favorable».

En el artículo 99 hay una transaccional con las enmiendas 633, del PDP; 238, del CDS, y 430 de Coalición Popular, de nueva redacción del artículo, con supresión de los

puntos 4, 5, 6 y 7 en el texto que se ha presentado a los distintos Grupos y a la Mesa.

En la sección segunda, en las disposiciones específicas sobre el transporte discrecional de mercancías, artículo 100, se ofrece una transaccional con la enmienda 431, de Coalición Popular, con nueva redacción del artículo, que también obra en poder de sus señorías.

En la sección tercera, que se refiere a los temas específicos sobre el transporte discrecional de viajeros, artículo 101, se acepta la enmienda 239, del CDS, y parte de la 791, de Minoría Catalana, de supresión del punto 3. Minoría Catalana pedía la supresión total del artículo y le ofrecemos la transaccional de suprimir el punto 3, así como a la 239, del CDS, que se refería también a la supresión del punto 3.

En el capítulo IV, de los transportes privados, se acepta la enmienda 245, del CDS, de supresión del artículo 107, con lo cual decae la 437, de Coalición Popular.

En los capítulos V y VI no hay enmiendas ni transaccionales, y en el capítulo VII, de los transportes urbanos, al artículo 116 se acepta la enmienda 639, del PDP, y se ofrece una transaccional de supresión del punto 4 a las enmiendas 805, de Minoría Catalana; 46, del Grupo Vasco; 47, del Grupo Vasco, y 439, de Coalición Popular, que serían atendidas en su finalidad juntamente con la nueva redacción del artículo 121. Nosotros pensamos que así se atienden las finalidades de esas enmiendas que he citado.

En el artículo 117 se ofrece una transaccional con la 640, del PDP, al punto 3, de nueva redacción. También el texto se ha entregado a sus señorías.

En el artículo 118 hay una aceptación parcial de la enmienda 48, del Grupo Vasco, para suprimir la expresión «o de mercancía», en el primer párrafo del punto 2. Solamente eso que la enmienda pedía.

Hay una enmienda transaccional con la 441, de Coalición Popular, a este artículo 118. También el texto se ha entregado.

En el artículo 120, en concordancia con enmiendas aceptadas en este artículo, añadir «de viajeros transurbanos» en el párrafo primero, y también «transmetropolitanos» en el párrafo segundo, que es consecuencia de acoger simplemente, en cuanto a los transportes urbanos, el tema del transporte de viajeros y no el de mercancías.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sánchez Bolaños, ¿estas modificaciones significan que van a aceptar enmiendas?

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: No, porque no hay enmiendas. Lo que había que hacer es la corrección concordante con enmiendas aceptadas.

El señor **PRESIDENTE**: Pues tendría que preparar una enmienda transaccional que para el artículo 120 no está presentada.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: La presentaremos enseguida, señor Presidente.

En el artículo 121, transaccional con todas las enmien-

das de este artículo y con las 47, del Grupo Vasco, y 439, de Coalición Popular, al artículo 116, punto 4, como dije antes. Quedan en juego el 116 y el 121 para intentar recoger la finalidad de las enmiendas presentadas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Hemos presentado también una enmienda transaccional al artículo 114, que era necesaria, dada la supresión del artículo 52, para ser coherentes con el texto, y la hemos repartido hace un momento entre todos los portavoces.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Según lo que viene siendo habitual en el curso de este debate, primero quiero expresar unas brevísimas precisiones o matizaciones y después haré la fijación de posición respecto a la propuesta de enmiendas transaccionales.

En cuanto a lo primero, manifestar que la justificación del reglamentarismo de la ley que ha dado el portavoz socialista es absolutamente poco convincente. Ha venido a decir algo así como que, para evitar reglamentos de las Comunidades Autónomas, convirtamos la ley en reglamento. Esto, en primer lugar, incurre en una notable ingenuidad, si piensa que las Comunidades Autónomas van a contener su natural espíritu normativo y, en segundo término, está incurriendo en una desnaturalización de la ley. Ya es bastante que no sea una ley de bases, que es lo que debió ser, para después tener su desarrollo en leyes específicas, como para que encima se convierta en un reglamento.

Con todo, es de agradecer que un portavoz socialista admita el carácter reglamentario de la ley. Es una concesión que, naturalmente, hace innecesarias cualesquiera otras manifestaciones en este mismo sentido, aunque tampoco era precisa esta concesión, porque la ley, si se me permite el lenguaje coloquial, era un pedazo de reglamento como una catedral.

Después ha utilizado una palabra muy curiosa para justificar también el carácter intervencionista del proyecto que debatimos. Habló de la «desregulación». Al margen del problema lingüístico, al que saben SS. SS. que soy tan aficionado (seguro que «desregulación» no viene en el diccionario de la Real Academia, con toda seguridad)...

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Pero se entiende.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Se entiende muy claro, sin duda. Podemos también utilizar el lenguaje «cheli», y a lo mejor también nos entendíamos, pero me parece que no es eso, sobre todo cuando estamos en un proyecto de ley.

En definitiva, señor portavoz socialista, también hay una concesión de intervencionismo cuando se trata de dar respuesta a los llamados intentos de desregulación. No hay desregulación, señorías. De lo que se trata es de ha-

cer una ley que respete los principios de economía de mercado y, consiguientemente, de libertad de empresa, y parece innecesario ser insistentes en la defensa de los principios de libertad de empresa cuando estamos en presencia de una actitud contraria de intervencionismo, que sí que es verdad, y desde luego no lo es esta desregulación o propósito desregulador (sigo con el barbarismo del lenguaje) que se nos atribuye.

Llegando a los aspectos más concretos del proyecto, en el artículo 103 pedimos la posibilidad de que se invoque el artículo 14, y lo pedimos porque estamos en presencia de una ley de transportes, que con frecuencia está excediendo su propio ámbito.

El artículo 14 —con el que, evidentemente, ya en su momento manifestamos que no estábamos de acuerdo— dice que las diferentes entidades públicas —aquí hay que hablar de entidades públicas, es correcto, y hay ahora un artículo muy divertido en el que se habla del ente, que recuerda una película de miedo— pueden suspender, prohibir o restringir los transportes privados a los que se refiere el artículo que comentamos —estamos en presencia de transportes privados— por motivos de defensa nacional, orden público, sanitario u otras causas de utilidad pública o interés social.

¿Estamos en una ley de transportes, o no? Dígame lo que haya que decir respecto a los transportes privados en una ley de defensa nacional, en otra de orden público, o en otra de sanidad, pero no en una ley de transportes, porque desborda claramente su ámbito.

En cuanto a los contingentes, en la hipótesis de autorizaciones de transportes internacionales —tema que hemos debatido y en el que hemos coincidido prácticamente todos los Grupos de la Cámara—, pido con toda humildad al señor Sánchez Bolaños que me diga un sistema más objetivo que el concurso. Porque una cosa es decir que no es lo mismo la objetividad que el concurso. Y dice: «No, es que no hablamos de subjetividad». ¡Sólo faltaba que hablara de subjetividad! Porque tendría un aire digital, ya que estamos en la semiótica. Estamos hablando de la objetividad y de la concurrencia, y la mayor expresión de la objetividad es la concurrencia. Dígame, por favor —me gustará tomar nota—, un mecanismo más objetivo que el concurso.

En materia de transporte turístico, el hacer obligatorio, o el poder hacer obligatorio, ese «forfait», como él —esta vez con fortuna— lo ha denominado, no puede justificarse diciendo que de esa manera se protege al transporte turístico de la competencia desleal. Porque para proteger al transporte de la competencia desleal ya está lo que dice el párrafo segundo, cuando haya coincidencia con transportes regulares de transportes de viajeros. Yo no sé qué competencia desleal se puede proteger imponiendo servicios complementarios de carácter concreto, que, nuevamente —y vuelvo a un argumento que he utilizado hace un instante—, vuelven a invadir terrenos que son competencia de las Comunidades Autónomas, y pienso en un servicio de guías o en un servicio de agencias de viajes.

Entrando en las enmiendas transaccionales, a la que

presentan al artículo 92, no tenemos nada que decir, porque no es transaccional con ninguna de las nuestras. Otro tanto sucede con la enmienda al artículo 97. Lo mismo con la enmienda al artículo 99, que, desde luego, no podemos aceptar, a pesar de que se diga que es transaccional con una nuestra. En la 633, la Agrupación del PDP mantiene el principio de que la colaboración con otras empresas de transportes no se circunscriba a las demandas coyunturales, con respecto a la capacidad de la empresa. Dado que el «leit motiv» de nuestra enmienda era el que digo, no podemos estar de acuerdo, porque se mantiene sólo referido a los supuestos de demandas coyunturales. No tenemos enmiendas al artículo 100, por tanto, no hay transacción. Ni al artículo 114. En cambio, retiramos la enmienda 639, en la medida en que se nos presenta la transaccional al artículo 116, en la que, efectivamente, se circunscribe la competencia de los municipios a los servicios urbanos del transporte de viajeros. También retiramos la 640, ante la transaccional al artículo 117. No obstante, mantenemos la enmienda 641, respecto al artículo 118. Y respecto al artículo 121, no tenemos enmienda, por tanto, no hay transacción.

El señor **PRESIDENTE**: Es la 644, me parece.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: En efecto, señor Presidente. Sí tenemos enmienda. Nuestra enmienda era de supresión y es obvio, entonces, cuál va a ser el sentido de nuestro voto.

El señor **PRESIDENTE**: En definitiva, su Grupo retira las enmiendas 639 y 640. Muchas gracias.

Señor Zubía, tiene la palabra.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Prácticamente, la postura de mi Grupo ha sido puesta de manifiesto en el trámite anterior, pues, de una u otra manera, a todas las enmiendas de mi Grupo se han presentado transaccionales por parte del Grupo Parlamentario Socialista.

En consecuencia, sólo me queda decir que, a la vista de las mismas, quedarían sometidas a votación las enmiendas números 45, 46 y 48, aun cuando esta última justo también es reconocer que, en parte, ha sido aceptada. Pero como consideramos que hay otra parte todavía que no lo ha sido, la sometemos a votación.

Sólo me resta añadir que me ha preocupado el hecho de que el portavoz socialista, con respecto a nuestra enmienda número 45, referente al artículo 104.2.e), manifestaba, si no me equivoco, que aceptar nuestra enmienda significaba posibilitar el fraude. No acabo o no acierto a comprender qué es lo que se pretendía con esto, salvo que no se haya entendido el sentido de nuestra enmienda, pues no pretendemos, en modo alguno, que se suprima este apartado e), del número 2, del artículo 104. Lo que estamos diciendo, simplemente, es que la excepción que se establece para el transporte complementario de viajeros se extienda también al de mercancías. En el supuesto de que se posibilite el fraude, entendemos que tan-

to se posibilitaría el fraude en viajeros como en mercancías.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, sólo dos palabras para decir que nosotros, respecto a lo que nos ha dicho el señor Sánchez Bolaños, en el sentido de que el tema está discutido y aclarado en la parte referente a competencias, creemos que no está ni discutido ni aclarado, aun cuando sí tenemos muy claro que es un tema de otro calibre.

Comprenderán SS. SS. que las enmiendas de Minoría Catalana sigan una línea, en cuanto a competencia autonómica, cuando se reconoce por parte del portavoz socialista que la ley es reglamentaria para que no se caiga en la tentación de que las Comunidades Autónomas puedan hacer su ley. Más o menos se ha dicho esto.

En Cataluña hemos caído en la tentación, por tanto, somos pecadores en este aspecto. El Gobierno de la Comunidad Autónoma, al que dan soporte los partidos que integramos Minoría Catalana, ha presentado en su Parlamento una ley de transportes. Esta ley, a la vez, nos puede motivar a que, en muchos aspectos reglamentistas de la presente, tengamos nuestras enmiendas de tipo competencial.

En definitiva, mantenemos nuestras enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, tiene la palabra.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Para clarificar posiciones, el Grupo del CDS retira las enmiendas 229, 230, 231, 238, 239, 245 y 248.

Como no me ha respondido el portavoz del Grupo Socialista a algunas enmiendas, a otras sí lo ha hecho, quisiera recordar algunas de las presentadas por mi Grupo. Por ejemplo, la enmienda al artículo 96.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido aceptada, en parte, por la Ponencia. Figura en su informe.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Perdón. En este caso, retiro lo que iba a decir.

Entonces, me queda sólo insistir, para terminar, en dos cosas. Primero, que yo no conozco más criterio objetivo, en serio, no lo conozco, que el concurso, habiendo concurrencia. De lo contrario, ya se puede dibujar un conjunto de circunstancias y eso sería como el botijo: verde y con asas. Hay esa tentación, y hay que cortar en la ley, porque creo que es nuestra obligación.

Luego, en el artículo 118, la enmienda transaccional que se presenta es absolutamente distinta de la que nosotros planteábamos. Nosotros lo que pretendemos es salvaguardar la autonomía municipal y contemplar un supuesto que no se contempla en el artículo 118, que es la existencia de agrupaciones o mancomunidades en municipios. Y creo que, en el caso de una mancomunidad, hay aquí una laguna que habría que suplir por la Ley de Ré-

gimen Local. Puesto que esta ley es tan completa, o tan reglamentista, métase esto dentro de su contenido, porque esto sí que no es tema de reglamento, y, sin embargo, no se está haciendo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Escuché con verdadera atención, como siempre, al portavoz del Grupo Socialista, señor Sánchez Bolaños, sobre todo cuando al referirse a las enmiendas de Coalición Popular calificó alguna de ellas como un salto en el vacío, y con el efecto que esto produce, por el vértigo que pueda traer como consecuencia, resulta que enseguida se aclaró, porque a continuación quedó expuesto patentemente que lo que, en principio, llamó salto en el vacío, era que las enmiendas de Coalición Popular intentaban, según sus palabras, un aumento de la oferta.

Efectivamente, la diferencia es que para nosotros este aumento de la oferta no es un salto en el vacío, es todo lo contrario, es muy sano este aumento de la oferta para la economía general de un país, porque automáticamente, en cuanto esto ocurre, interviene la elasticidad, bien de la demanda o de la oferta, y el tema se va al justo medio, que es el que la sociedad está necesitando.

Entrando ya en nuestro criterio sobre las enmiendas transaccionales, en relación a la referente al artículo 92, nosotros a este artículo no habíamos presentado enmienda alguna. Creemos que la transaccional que se presenta no altera sustancialmente el contenido y, por tanto, estamos de acuerdo con ella.

La referente al artículo 97, puesto que de alguna forma, aunque no completa, hay cierta aproximación con nuestra enmienda número 429, sobre todo en lo que respecta a la necesidad del previo informe del Comité Nacional, realmente creo que adoptando una postura favorable al mismo, la vamos a apoyar.

En la enmienda transaccional referida al artículo 99 hay también un intento de aproximación, pero, en este caso, no creemos que sea suficiente y, por tanto, no podemos estar de acuerdo con ella.

En lo que hace mención al artículo 100, aquí la aproximación es más efectiva con la enmienda 431 de nuestro Grupo y, por tanto, estamos a favor de esta propuesta que hace el Grupo Socialista.

Al artículo 114 nosotros no habíamos presentado enmiendas, por tanto, no tenemos nada en contra tampoco de esta transaccional, que no varía sustancialmente el proyecto de ley.

La enmienda al artículo 116 —me refiero, naturalmente, a la transaccional—, en cierta medida recoge nuestras aspiraciones, expuestas a través de la enmienda 439, y al ser recogidas adoptamos una postura favorable a ella. No sucede así con la transaccional al artículo 117, porque entendemos que no recoge nuestros criterios respecto a este artículo.

Respecto al artículo 118, la transaccional recoge, por lo menos, el espíritu de nuestra enmienda 441 y, por tanto,

estamos de acuerdo con la propuesta que hace el Grupo Socialista.

La enmienda referente al artículo 121, con la integración que tiene con el artículo 116, recoge también parte del contenido, en aproximación suficiente, de nuestra enmienda 439, y estamos a favor de ella.

El señor **PRESIDENTE**: Si le parece, podríamos ver las enmiendas que su Grupo retira.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Retiraría la 429, la 431, la 439, la 441 y la 436, que había sido aceptada en ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Y la relativa al artículo 121, que es la 447, la mantiene?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sánchez Bolaños, tiene la palabra para consumir un turno muy breve, puesto que parece que el tema está completamente debatido.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Al representante del PDP, decirle que lo de desregular y desreglamentar, aunque no sea correcto, me imagino que lo será, sobre todo, con la fuerza que tienen los liberales, y ese verbo poco a poco lo irán imponiendo.

Después me dice: «¿Hay algo más objetivo que el concurso?». Es que el concurso es el único procedimiento objetivo. El tema de las subastas, por ejemplo, no cabe, por eso decimos «procedimiento objetivo».

En cuanto a la razón del «forfait», es que es fundamental, se está dando permanentemente el sistema de establecimiento de líneas paralelas a las regulares, que además de ese servicio tiene otras cargas, a lo mejor de otras líneas que no son rentables y ofrecen un sistema de «forfait» con un bocadillo o con un refresco, o se reglamentó eso, o ha sido la puerta para hacer muchos tipos de competencia desleal, y lo que nosotros necesitamos y exige la ley es que el sistema de transporte turístico sea de verdad transporte turístico y se ofrezca un sistema complementario, no exclusivamente en el tema de transportes, como es lo habitual y lo normal en todo el sistema de transportes turísticos.

En cuanto a Minoría Catalana, me parece que me explico mal. Creo que tenemos claro los dos la diferencia y no hemos entrado a discutirla. En lo que yo he dicho no me refería al tema suyo, sino, en general, porque creo que el objetivo final de esta ley es que todo el mundo se encuentre a gusto con ella, y aunque tenga competencias, no necesite ejercitarlas, porque las puede aplicar perfectamente. Ese sería el objetivo ideal de la ley (no quiere decir que se haya conseguido), pero no sólo en Cataluña, sino en cualquier otro sitio: que la ley sea un instrumento útil a todos los que tengan que regular el transporte y, por tanto, evitemos, si es posible, el que haya duplicidad de legislaciones que dificulten lo que todos creemos que es un transporte eficaz, rápido y que circule por todo el terri-

torio nacional. Pero eso no quiere decir que se impida a nadie ejercitar su derecho, porque ojalá lo aceptáramos por la vía de que estuviéramos convencidos de que es un buen instrumento para todos.

Al CDS le haría más o menos el mismo comentario que al PDP, y a Coalición Popular, que decía que el incremento de la oferta es sano, es que ése no es el criterio de las asociaciones empresariales, y tampoco es un criterio el que de golpe y porrazo se produzca un incremento sustancial de la oferta, porque el daño sería tremendo. A lo mejor, el objetivo sería ése, pero yo creo que habría que avanzar poco a poco, no producir de golpe un incremento de la oferta que traería una situación de inseguridad a muchos sectores empresariales de este país.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a las votaciones.

En primer lugar, las enmiendas de la Agrupación del PDP, de las cuales se han retirado los números 639 y 640.

¿Algún Grupo solicita votación separada de estas enmiendas?

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: De la 639, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido retirada.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Es que la queremos votar, señor Presidente, porque era un error de interpretación.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido retirada, señor Sánchez Bolaños, no compliquemos las cosas.

En consecuencia, vamos a votar las enmiendas 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 641, 642, 643 y 644, de la Agrupación del PDP.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 15; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas que se mantienen, del Grupo PNV, que son los números 45, 46 y 48.

¿Alguna votación separada?

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Solicitamos votación parcial de la enmienda 48, en la parte que dice: «o de mercancías».

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda 48 es al artículo 118. ¿A qué párrafo se refiere?

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Es el primer párrafo, del punto 2.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se propone votar parcialmente?

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Señor Presidente, se-

ría la supresión de la alusión que se hace a «o de mercancía». Es supresión, simplemente, de estas palabras.

El señor **PRESIDENTE**: Esa parte se votaría por separado.

Vamos a votar parcialmente la enmienda 48, en primer lugar, en la parte que propone la supresión de la expresión «o de mercancías».

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación las enmiendas 45, 46 y el resto de la enmienda 48, del Grupo PNV.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 15; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas 45, 46 y la parte no votada anteriormente de la enmienda 48.

Pasamos a votar las enmiendas de Minoría Catalana que se mantienen en su totalidad. Estas enmiendas son desde la 780 hasta la 805, ambas inclusive. ¿Algún grupo solicita votación separada de estas enmiendas? (**Pausa.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 15; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de Minoría Catalana en su conjunto. (**El señor Sedó pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, pido la palabra para una cuestión de orden. Nuestra enmienda 780 era a un artículo anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo CDS que todavía se mantienen. Son la 232, 233 (la 234 en parte había sido aceptada por la Ponencia y, por tanto, se retira), 235, 236, 237, 240, 241, 242, 243, 244, 246, 247, 249 y 250. (**El señor Sánchez Bolaños pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Para las enmiendas 231 y 245, del Grupo CDS, nosotros hemos ofrecido nuestra predisposición a votar a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Están retiradas esas enmiendas, según consta en mi relación. (**Pide la palabra el señor Rebollo.**)

Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, como se habían repartido las enmiendas transaccionales, por eso las retiré. Además, creo que ya hice esta

observación anteriormente. Perdón por el incordio que supone esto.

El señor **PRESIDENTE**: Las enmiendas 231 y 245, aunque hayan sido recogidas o no por las transaccionales, ¿las retira S. S. o no? ¿Quiere que se voten o no?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Las retiro en favor de la transacción.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego al portavoz socialista que no interfiera más veces la marcha de las votaciones.

Pasamos a votar las enmiendas que se mantienen del CDS, que son la 232, 233, 235, 236, 237, 240, 241, 242, 243, 244, 246, 249 y 250. ¿Desean S. S. votación separada de alguna de estas enmiendas? (**El señor Rebollo pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Tan sólo ruego que se vote separadamente la enmienda 250 al artículo 118.

El señor **PRESIDENTE**: votamos, en primer lugar, la enmienda 250.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 16; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 250.

Votamos, a continuación, el resto de las enmiendas del CDS que se mantienen para votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 16; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las restantes enmiendas mantenidas del Grupo CDS.

Finalmente votamos las enmiendas del Grupo Coalición Popular que se mantienen. Son la 425, 426, 427, 428, 430, 432, 433, 434, 435, 437, 438, 440, 442, 443, 444, 445, 446 y 447. ¿Algún parlamentario solicita votación separada de estas enmiendas? (**El señor Sánchez Bolaños pide la palabra.**)

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Pedimos votación separada de la enmienda 428, de Coalición Popular.

El señor **PRESIDENTE**: votamos, en primer lugar, la enmienda 428.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda 428 por unanimidad.

Votamos seguidamente el resto de las enmiendas del

Grupo Coalición Popular, salvo la enmienda 428, es decir, la lista de enmiendas antes referida.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 16; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las referidas enmiendas del Grupo Coalición Popular.

Las enmiendas de Izquierda Unida pasan de enmendar el artículo 89 a enmendar el artículo 144. Por tanto, no afectan a esta parte.

A continuación vamos a votar las enmiendas transaccionales ofrecidas por el Grupo Socialista. Enmienda transaccional al artículo 92, que es de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 92 y, por tanto, dicho artículo.

Sometemos a votación la enmienda transaccional al artículo 97.2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 97.2.

Votamos a continuación la enmienda transaccional al artículo 99, que es de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, cinco; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 99 y, por tanto, dicho artículo.

Al artículo 100 se ha presentado también una enmienda transaccional, que es de texto completo, y que suprime el punto c).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 100 y, en consecuencia, dicho artículo.

Votamos la enmienda transaccional ofrecida al artículo 114, que es también de texto completo. Se elimina la referencia al artículo 52.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 114 y, en consecuencia, dicho artículo.

Al artículo 116 se presenta una enmienda que también es de texto completo porque, al parecer, el punto 4 se suprime.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 21; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 116 y, por tanto, dicho artículo.

Votamos la enmienda transaccional relativa al artículo 117.3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, cuatro; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 117.3.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 118, en la que está incluida la parte de la enmienda del PNV que fue votada, y que es también de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, tres; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 118.

Finalmente, votamos la enmienda transaccional al artículo 121, que es también de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, tres; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 121 y, en consecuencia, dicho artículo.

Al artículo 120, el Grupo Socialista ha presentado una modificación «in voce», que procedo a su lectura para conocimiento de sus señorías. En el primer párrafo, después de «transportes urbanos», el Grupo Socialista propone añadir «de viajeros». En el segundo párrafo se añadiría también, tras la palabra «metropolitanos», «de viajeros». Quedaría así: «La financiación de los transportes públicos urbanos o metropolitanos de viajeros...». (El señor **Ortiz González pide la palabra**.) Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Había pedido la palabra para preguntar si se mantenía el párrafo segundo. Compruebo que se mantiene, puesto que se hacen modificaciones y con ello ya tengo respuesta a mi pregunta.

El señor **PRESIDENTE**: Estas son las modificaciones que introduce el Partido Socialista y que pasarían a ser una enmienda transaccional al artículo 120, con estas dos introducciones.

Se somete a votación la enmienda transaccional.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, tres; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba esta enmienda transaccional al artículo 120 y, por tanto, dicho artículo.

Vamos a pasar a la votación del articulado. Faltan por

COMISIONES

votar los artículos 93, 94, 95, 96, 97, apartados 1 y 3, 98, 101. Ha habido una enmienda al artículo 101 que me parece que se ha aceptado. Es para comprobar que se ha suprimido el punto 3.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Esa es la que no se ha podido votar porque la retiró el CDS.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sánchez Bolaños, me parece que había una enmienda de Minoría Catalana que se aceptaba en la parte que afectaba al punto 3, que, precisamente, era el que suprimía el artículo 52, que es lo importante.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Era una enmienda parcial de Minoría Catalana que proponía la supresión del artículo completo.

El señor **PRESIDENTE**: Pero ustedes no pidieron votación separada de ninguna enmienda de Minoría Catalana.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: No, porque la enmienda 239, del CDS, era de aceptación plena porque pedía la supresión del punto 3. La retiraron pensando que nosotros no se la íbamos a aceptar, y ésa fue la confusión que se ha producido, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, al no haberse pedido votación separada de la enmienda de Minoría Catalana en la parte que afectaba al punto 3, y de acuerdo con el propósito anunciado por el Grupo Socialista, esta Presidencia va a proponer votación separada de los artículos 101, puntos 1 y 2, y del 101.3.

No se han votado los artículos 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 115, 117, apartados 1 y 2, y 119.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Solicitaría votación separada de aquellos artículos a los que mi Grupo no tiene enmiendas, que son los siguientes: 93, 95, 96, 98, 101, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 113 y 114. Eso es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Le ratifico la lista para comprobar. Usted ha pedido votación separada de los artículos números, 93, 95, 96, 98, el 101 que vamos a desdoblarse en cualquier caso en los tres números que tiene, 101.1, 101.2 y 101.3, y los artículos 106, 107, 108, 109, 111, 112 y 113. El artículo 114 ya estaba votado. ¿Es así, señor Ortiz?

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Exacto, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, pido

votación separada de los artículos 94, 98, 101, 102, 105, 108, 111, 112, 113 y 115. Eso es todo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sáenz Lorenzo tiene la palabra.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, nosotros queríamos aceptar la enmienda 231, del CDS, al artículo 93, pero ha sido imposible porque ha sido retirada, nos lo ha dificultado tanto en el artículo 101 como en el 93. Ahora respecto al artículo 93 tendríamos que pedir que se votara separadamente un párrafo del número 3, que es el que suprimía la enmienda susodicha número 231, del CDS, que queríamos aceptar pero, tal como se está desarrollando esta cuestión, se nos hace imposible. En consecuencia, tendremos que pedir votación separada de ese párrafo desde: «... así como criterios...» hasta el final del párrafo segundo del número 3 del artículo 93.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sáenz Lorenzo, la decisión de retirar las enmiendas es del Grupo que las ha presentado. Su señoría tiene ahora la posibilidad de pedir la votación separada, pero la responsabilidad de retirar las enmiendas es del Grupo que las ha presentado.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, pero si las enmiendas que aceptamos son retiradas por los Grupos, yo creo que no es voluntad política.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sáenz Lorenzo, usted debe indicar al portavoz del Grupo correspondiente que esa enmienda que el Grupo se dispone a retirar va a ser aceptada por el Grupo mayoritario. En ese caso, ese Grupo adoptará las decisiones que estime convenientes, pero nunca esta Presidencia. La Presidencia no retira enmiendas. ¿Puede usted volver a decir en qué situación queda el artículo 93?

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, lo voy a volver a decir, pero es que desde esa Presidencia se ha venido a decir que este Grupo dificultaba el trabajo, y yo quiero poner de manifiesto que eso no es cierto, puesto que lo que pasa es que algunas actuaciones de grupos dificultan el que podamos sacar adelante las cosas, aprobando las enmiendas que nos parecen razonables. Quiero dejar bien claro que nuestra actitud es de colaboración y que no debe ser puesto en cuestión en ningún momento nuestro grado de colaboración. Dicho esto...

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a S. S. que señale qué votación separada pediría en relación con el artículo 93.

El señor **SAENZ LORENZO**: Pediría votación separada del final del párrafo segundo del número 3 desde: «..., así como criterios concretos de geografía política o económica». Suprimir la frase final del número 3 del artículo 93 desde «así como» hasta el final del párrafo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Desea su señoría que se haga alguna otra separación?

El señor **SAENZ LORENZO**: Ninguna.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Zubía tiene la palabra.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Señor Presidente, lamento complicar todavía más la ya de por sí difícil votación, pero quiero pedir votación separada del artículo 104.2, letra e). He pedido aclaraciones al Grupo Socialista con anterioridad, no las he recibido y, en consecuencia, tengo la necesidad de pedir esta votación separada.

El señor **PRESIDENTE**: No complica la votación, señor Zubía. Es el artículo 104...

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Número 2, letra e).

El señor **PRESIDENTE**: Artículo 104, número 2, letra e).

Con todas estas solicitudes vamos a organizar la votación separadamente. En primer lugar, vamos a votar por su orden aquellos artículos de los que se han pedido votaciones separadas de párrafos o de puntos. ¿Están de acuerdo sus señorías? (**Pausa.**) En primer lugar, vamos a votar la parte correspondiente al número 3, párrafo final, desde «así como criterios concretos de geografía política o económica», correspondiente al artículo 93. ¿Estamos de acuerdo, señor Sáenz Lorenzo? (**Asentimiento.**) Votamos ese párrafo del artículo 93.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Queda suprimido el párrafo descrito del artículo 93.

El Grupo de Coalición Popular ha pedido votación separada del artículo 94.

Vamos a proceder a la votación separada del artículo 101, que tiene tres párrafos para los que se ha pedido votación separada. En primer lugar, votamos los números 1 y 2 del artículo 101.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 101, números 1 y 2.

A continuación votamos el artículo 101.3

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 17; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda suprimido el número 3 del artículo 101.

A continuación votamos la letra e) del número 2 del artículo 104.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, uno; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el artículo 104.2, letra e).

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Presidente, pido la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Trillo tiene la palabra.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Presidente, seguramente porque la velocidad del ordenador del miembro de la Mesa que lleva el recuento de las votaciones le impide mirar hacia su derecha, con frecuencia se levanta la mano del señor Sisó y me da la sensación de que el señor miembro de la Mesa no la tiene en cuenta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, el señor Secretario de la Mesa está teniendo en cuenta siempre las votaciones del señor Sisó y su observación me parece fuera de lugar.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Gracias, señor Presidente, pero le aseguro que yo también me he preocupado de contar cuando he hecho la observación.

El señor **PRESIDENTE**: Agradecemos mucho su colaboración y le ruego que si observa alguna divergencia la comunique a la Mesa, pero sin poner en cuestión la regularidad de la actuación del Secretario.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Presidente, no la he puesto en cuestión en absoluto, sino que, sencillamente, me he preocupado de contar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Trillo.

A continuación votamos el artículo 104 menos la letra e) del número 2, que ya ha sido votada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, tres; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha votado el resto del artículo 104 y, en consecuencia, queda aprobado el conjunto de dicho artículo.

Vamos a votar los artículos 98, 108, 111, 112 y 113 conjuntamente, cuya votación separada había sido solicitada por Coalición Popular y PDP.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Pasamos a continuación a votar la parte no votada del artículo 93, es decir, con excepción del párrafo que había sido suprimido anteriormente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, tres; abstenciones cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Del grupo solicitado por el PDP vamos a votar los artículos 95, 96, 106 y 107 y 109, conjuntamente.

El señor **SAENZ LORENZO**: Solicito votación separada del 107.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos primeramente la supresión del artículo 107.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda suprimido.

Pasamos a continuación a votar los artículos 95, 96, 106 y 109.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Todo el bloque solicitado por el PDP ha sido votado. Votamos, del bloque solicitado por Coalición Popular, los artículos 94, 102, 105 y 115, que son los que quedan.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, dos; abstenciones, cinco.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Por último, votamos los artículos 97, números 1 y 3, 103, 110 y 117, números 1 y 2, y 119.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, seis; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

De esta manera finalizamos el Título III. Insisto a SS. SS. sobre todo a los representantes del Grupo Socialista, que indiquen claramente a los grupos proponentes la aceptación de enmiendas para que ellos puedan valorar si las retiran o no. Puede darse el caso, como se ha dado antes, de que, incluso, afirmando que se iban a aceptar, el grupo las retire. Es una cuestión que debe ser expuesta claramente a cada grupo, y el grupo enmendante es soberano para retirar esa enmienda.

Pasamos a continuación al Título IV, que vamos a debatir en su conjunto, y que comprende los artículos 122 a 141.

Para la defensa de las enmiendas del PDP a este Título IV, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: El PDP presenta un conjunto de enmiendas que no tiene un alcance especialmente significativo con el propósito, casi en su totalidad, de introducir mejoras técnicas en el texto del proyecto.

La primera de las enmiendas se refiere al artículo 128,

y pretende la supresión del número 3, por entender que es repetitivo. Se refiere a los centros de información y dice que el régimen de creación y funcionamiento de los centros de información será establecido reglamentariamente —cosa que ya se supone, que no hace falta decir—, y que se posibilitará que participen en su dirección los representantes de transportistas y agencias de transportes, que es una reiteración de lo que se dice en el número 2, donde, por cierto, se introduce una expresión no muy precisa, desde el punto de vista jurídico. Se dice: «servirán fundamentalmente de punto de encuentro entre transportistas y cargadores». Esto es más propio de una exposición de motivos o de un borrador de proyecto o anteproyecto que dé un lenguaje jurídico. ¿Qué es punto de encuentro? Puede ser la esquina de una calle o el ascensor del edificio donde se reúnan. Simplemente, queremos ver si hay posibilidad de mejorar esa expresión de «punto de encuentro», con lo que el texto ganaría en galanura y en precisión jurídica.

Al artículo 129 formulamos la enmienda 646, que pretende decir que son almacenistas distribuidores las personas que reciben en depósito, pero con destino al transporte, mercancías o bienes ajenos. Si estamos hablando de una ley de transportes, se reciben en depósito las cosas, los bienes, para el transporte; si se reciben para ser depositados, estamos regulando desde una ley de transporte la institución del depósito, cuya regulación tiene lugar en el Código Civil o en el Código de Comercio, o donde sea, pero no en una ley específicamente de transportes. Es una precisión jurídica que no tiene mayor alcance, pero que también nos parece que mejora técnicamente el proyecto.

La enmienda 647 se refiere al artículo 132, y pretende la supresión del número 2, porque se mencionan una serie de criterios, faltan otros, y, como sucede en toda enumeración, corre el riesgo de que se entienda limitativa y, probablemente, esto desborda la propia intención del legislador.

Al artículo 135 presentamos tres enmiendas de carácter alternativo o subsidiario las unas de las otras. La primera, la 649, pretende la supresión del precepto porque nos parece de índole claramente reglamentario e impropio de una ley. Para el caso de que no prospere proponemos dos enmiendas, la 650 y la 651. En la 650 se propone una modificación en el párrafo tercero con un texto en el que se diga que se podrá dispensar de acudir a las estaciones de viajeros a aquellas empresas que dispongan de instalaciones propias debidamente autorizadas por la Administración.

De otra parte, la enmienda 651, también al mismo artículo 135, propone añadir un nuevo párrafo con el deseo de que se puedan establecer tarifas obligatorias para el uso de las estaciones públicas de viajeros e instalaciones propias de las empresas con objeto —resumo el pensamiento— de que quienes lo hagan se vean alentadas por algún género de compensación económica. Nos parece que es bueno estimular la creación de este tipo de estaciones.

Proponemos la supresión del artículo 140, por obvio,

con la enmienda 652. Basta leer el texto del artículo para darse cuenta de que lo que se dice es claro.

En cuanto al artículo 141, proponemos también la supresión, con la enmienda 653, porque el precepto es o innecesario, reglamentario o las dos cosas.

El señor **PRESIDENTE**: El PNV no tiene enmiendas a este Título. Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, nuestro Grupo, en primer lugar, había presentado la enmienda 806 a efectos de suprimir la totalidad del Título IV, dado que consideramos que en las Comunidades Autónomas que es su territorio tienen establecidos centros, almacenes, estaciones o en ellas se realicen actividades de mediación propias de agencias, tienen su competencia propia.

Dado el éxito de nuestras enmiendas, a la vez ya preveíamos todo un grupo de enmiendas alternativas, que son las correspondientes a los números 807 y 808, de supresión de los artículos 126 y 127, que hacen referencia a agencias de viaje. En estos artículos se mencionan. Creemos que las competencias exclusivas sobre turismo se hallan ya transferidas y, por tanto, es a las Comunidades Autónomas a quien corresponde decidir si las agencias de viajes han de ejercer o no funciones correspondientes a la actividad de agencias de transporte de viajeros ordenando, en su caso, los términos en que podrán ejercer dicha actividad. Además, el Estado no tiene por qué coordinar las actuaciones de órganos en materia de transporte y turismo, ya que es competencia de las Comunidades Autónomas.

Nuestras enmiendas 809, 810 y 811 también son de supresión de los artículos 131, 132 y 133 por materia competencial. En el 131, principalmente porque se entra dentro de las competencias municipales relativas a régimen local, a urbanismo y a ordenación del territorio. En el 132, porque el Estado quiere precisar el alcance de las competencias de las Comunidades Autónomas y no hay ninguna ley que diga nada sobre ello.

Respecto a nuestra enmienda 812, también es de supresión del artículo 134 porque nos parece totalmente inadecuado que en dicho artículo se den instrucciones de cómo deben hacerse; ya no sólo es de reglamento, sino que se trata simplemente de dar instrucciones de cómo deben realizarse las fases de trabajo dentro del articulado.

Nuestra enmienda 813, al artículo 135, es de supresión. Creemos que hay un menoscabo de las funciones municipales y es carente, por tanto, este artículo, de toda justificación.

Por último, también tenemos una enmienda la 814, de supresión del artículo 136, por cuanto creemos que el reglamento que se pretende emanar del Ejecutivo central, éste no tiene competencia para ello y, por lo tanto, estamos discutiendo nuevamente si la ley es reglamentista o no.

No sé si dentro de las transaccionales que se nos han presentado se recoge alguno de los puntos que previamente en la Ponencia se nos había dicho que había la posibi-

lidad de que entrasen en discusión, que eran las relativas a las enmiendas 807, 808 y 810, que voy a analizar ahora y en el momento oportuno daré mi razonamiento sobre ello.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo para defender las enmiendas correspondientes al Título IV, que incluye los artículos 122 al 141, ambos inclusive.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Estaba tratando de ver si las enmiendas transaccionales daban satisfacción, al menos parcial, a las presentadas por mi Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: No es preciso que lo analice en este acto; puede hacerlo con posterioridad.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Era por no consumir el tiempo de la Comisión. No hago ningún comentario porque me parece que está recogido, aunque no me atrevo a retirarla por si acaso.

La enmienda que nosotros proponíamos era que al lado de las cooperativas aparecieran las asociaciones de transportistas. Aquí se habla de las sociedades comercializadoras, que creemos que es un término menos amplio y explícito que el que se pretende con nuestra enmienda.

En cambio, parece que la enmienda al artículo 123, aunque repito, no la retiro por si acaso, va a carecer de sentido el defenderla porque está prácticamente recogida por la enmienda transaccional del Grupo Socialista. Lo mismo digo por lo que respecta a las enmiendas 253, 254 y 255.

En cuanto a la enmienda al artículo 127, nosotros proponíamos la supresión del punto 2 porque —lo voy a leer, así es más claro para todos— dice: «El otorgamiento de la autorización a la que se refiere el punto anterior, así como el régimen general de ejercicio de la actividad de agencias de viaje y su régimen sancionador, se ajustarán al régimen general sobre agencias de transporte previsto en la presente Ley, en la medida en que sus disposiciones sean compatibles con la específica naturaleza de las mismas». Al final intenté hacer una decantación semántica del párrafo de este artículo y no me ha quedado absolutamente nada, porque lo primero que se dice se contradice después. Era mucho mejor suprimir este apartado 2.

La enmienda al artículo 129 creo que también está recogida en las enmiendas transaccionales y lo mismo a del artículo 130.

Queda el artículo 133. Me interesan dos aspectos del párrafo 2. En sus tres últimos renglones se dice: «... fundamentalmente si éste se compromete a realizar la construcción...».

Creo que quedaría mucho mejor si se dijera: «siempre que éste se comprometa a realizar la construcción y explotación a su riesgo y ventura y sin subvención pública», y añadimos: «o con una subvención sustancialmente menor que la solicitada por el resto de los concursantes».

El artículo 135 es un artículo curioso porque aparece

de repente la expresión «el ente público». Por primera vez en toda la ley aparece este término «el ente público competente para la construcción y explotación de las estaciones de viajeros», etcétera. Pero más adelante, en el primer párrafo del artículo 135, se redondea el sentido del mismo con algo que debería de quitarse por respeto hacia una claridad y buena redacción en la ley. Fíjense, señorías, dice: «la referida obligatoriedad no podrá imponerse, si el ente con competencia general sobre el servicio de que se trate no informa favorablemente la misma». Si el ente con competencia —una vez que no despejen qué es eso del ente— no informa favorablemente, no hay obligatoriedad que se pueda imponer, evidentemente. Por consiguiente, en el artículo 135 en vez de «ente público» decíamos «administración competente» y suprimíamos el condicionante de la frase final del párrafo primero, que antes leí.

En cuanto al capítulo VI, arrendamiento de vehículos, se pretende sustituir el mismo, que tiene varios artículos, por uno solo, en donde se trata, a nuestro juicio adecuadamente, de una forma ágil y que permite el control de la administración, el registro de los vehículos propios y arrendados que pueden utilizar las empresas que se dedican al transporte. En un sistema de economía social de mercado debe dejarse en libertad a las empresas para que dediquen a su actividad el número de vehículos que estimen procedente, siempre por encima de los mínimos que se exijan por la administración. Lo que sí debe vigilarse es esta circunstancia: cuántos son y, sobre todo, que los vehículos cumplen con los requisitos de seguridad, de calidad y de mínima contaminación ambiental.

Finalmente, se contempla en el artículo la forma en que han de compatibilizarse, con el derecho a indemnización que pueda corresponder a la empresa transportista según lo dispuesto en la ley, los supuestos en que haya rescate o resolución del contrato, o mejor dicho de la concesión, cuando tal circunstancia se dé.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, para defender sus enmiendas al Título IV.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Al artículo 122 nuestro Grupo presentó la enmienda 875, justamente a la letra d) del punto dos, y es de supresión. La justificamos por coherencia con la enmienda que también planteamos al artículo 130.

Al artículo 123 presentamos en su día la enmienda 448 al apartado tres. Se intenta con esta enmienda específicamente que queden de una forma diáfana las actuaciones previas de gestión, de información de oferta y de organización de cargas o servicios para las necesarias contrataciones de transportes, observándose que es una mejora técnica sobre la redacción del proyecto.

Al artículo 124 no hemos presentado enmienda; al 125 sí, al apartado dos, que es la número 449, y es precisamente de supresión. La justificamos por coherencia con el párrafo primero al remitir al reglamento la clasificación de las autorizaciones de las agencias de transporte.

Proponemos, con la enmienda número 450, un párrafo

nuevo al artículo 125, que debería quedar en los siguientes términos: «reglamentariamente se determinarán los medios de control de la oferta de las prestaciones específicas, para que no se produzcan alteraciones perjudiciales en el funcionamiento del mercado y puedan mantenerse informados a los usuarios de las prestaciones del servicio de transporte que, en cada momento, se encuentren a disposición del usuario, así como de sus modificaciones». La razón de ella está en que intentamos una concordancia con los artículos 41 y 100 del propio proyecto de ley.

Al artículo 126 no hemos presentado enmienda; al 127 tampoco. Pasamos al capítulo II, sobre centros de información y distribución de cargas.

El artículo 128 sí lo hemos enmendado, a través de la enmienda 451, que está referida al apartado dos del citado artículo. Es de supresión, y la razón estriba en que se confunde esta actividad con la de las agencias de transportes establecidas en el artículo 123, punto tres, de este mismo proyecto.

La enmienda 452 es de modificación. Hago gracia a SS. SS. de no leerla, porque la tienen expresamente. La razón es también de mejora técnica y, por otro lado, en base a que el centro de información debe conectar oferta y demanda tan sólo. El centro de información no debe operar él mismo como intermediario, sino como punto de encuentro y acercamiento entre oferta y demanda de los operadores profesionales del transporte, o sea, transportistas y agencias de transporte. Y también a este apartado dos del artículo 128 tramitamos en su día la enmienda 876, por la que se propone añadir la expresión «voluntario», con lo que intentamos asegurar la libertad de mercado preconizada por la ley.

Pasamos al capítulo III, sobre almacenistas y distribuidores. Al artículo 129 no hemos presentado enmienda y con ello pasamos al capítulo IV, de transitarios, empezando con el artículo 130. A él hemos presentado la enmienda 873, con la cual se intenta suprimir el apartado uno. La razón de esta enmienda está en que crea confusión entre la actividad del transitario y la de la agencia de transportes. La confusión, naturalmente, se refiere al proyecto y no a la enmienda.

Pasamos al capítulo V, sobre estaciones de transportes por carretera, y al artículo 131 hemos presentado una enmienda, la 454, al apartado uno. La tienen expresa SS. SS., y la justificamos en base a que las estaciones de transporte de mercancías por carretera deben sujetarse a criterios diferentes a las de viajeros. Las estaciones de transporte —a las mercancías nos estamos refiriendo— deben tan sólo sujetarse, en cuanto a su utilización, diseño, gestión y funcionalidad, a criterios de carácter urbanístico, de ordenación del tráfico, y de servicios, como equipamientos, accesorios al transporte para los profesionales de esta actividad. En consecuencia, cualquier regulación de tipo administrativo, como la que refleja el proyecto de ley en el capítulo enmendado, carece de sentido para estas terminales físicas de mercancía, siendo si acaso comprensible dicho ordenamiento para el transporte de viajeros.

Al apartado tres del mismo artículo 131 proponemos un párrafo nuevo, en los términos de que sea tres nuevo y que diga que el presente capítulo es sólo aplicable al transporte de viajeros. Con ello intentamos que haya concordancia con lo especificado en el párrafo uno del artículo 131.

Al artículo 132 nuestro Grupo presenta la enmienda 455, referida a su apartado uno, adicionando la frase: «el establecimiento de estaciones de viajeros deberá ser...» y el resto igual que en el proyecto, y lo hacemos por coherencia con la enmienda al artículo 131, punto uno.

También al mismo apartado hemos tramitado la enmienda 456, que la tienen SS. SS. expresa, y que la justificamos en base a que se entiende que el Ayuntamiento tiene potestad suficiente para la aprobación del establecimiento de una estación; otra cosa sería que la financiación fuera por parte de la Comunidad Autónoma o del Estado, en cuyo caso sí debiera aprobarlo previamente.

Al artículo 133 hemos presentado la enmienda 457, que está referida a su apartado uno, e intentamos suprimir la frase: «con sujeción, en todo caso, a la autorización previa regulada en el artículo anterior». Lo hacemos por coherencia con la modificación del artículo anterior.

Al mismo apartado hemos tramitado la enmienda 458 que propone la adición de la siguiente frase: «La iniciativa para el establecimiento de Estaciones de Viajeros corresponderá...», y el resto igual al proyecto. La razón estriba también en la misma coherencia que propugnamos con la enmienda al apartado 1 del artículo 131.

Al apartado 2 del artículo 133 hemos presentado la enmienda número 459 que también es de adición. Intentamos añadir la frase siguiente: «La construcción y explotación de las estaciones de viajeros se realizará...», y el resto igual que en el proyecto. La razón es la misma que en los casos anteriores.

Al apartado 4 del artículo 133 hemos presentado la enmienda 460, también de adición, en la forma expresa que SS. SS. conocen. La razón es la misma.

Al apartado 5, de este mismo artículo 133, tenemos la enmienda 461 que trata de suprimir la expresión: «o de mercancías». La razón es por coherencia con la enmienda al apartado 1 del artículo 131. Al mismo apartado tenemos la enmienda 462 de supresión, también por coherencia y por la misma razón que en los casos anteriores.

Respecto al artículo 134 defendemos las enmiendas 463, al párrafo 1, de supresión, por razón de evitar reiteraciones, y la 464, que pretende añadir la frase: «la ubicación de las estaciones de viajeros, corresponderá...». La razón es la misma coherencia con la enmienda tan repetida al apartado 1 del artículo 131.

Al artículo 135 hemos presentado la enmienda 465 de supresión, en base a que los anteriores artículos establecen la competencia de los ayuntamientos para la autorización de construcción y explotación de autobuses. Por otra parte, resulta confuso en sí mismo tal como está en el proyecto de ley.

Al cuarto párrafo de dicho artículo 135 presentamos la enmienda 466 que también es de supresión. La razón es la misma que venimos repitiendo.

Al artículo 136 presentamos la enmienda 468 justamente al primer párrafo. También es de adición. Intentamos añadir la frase: «que han de reunir las estaciones de viajeros, debiendo en todo caso...», y el resto igual al proyecto. La justificación es la tan repetida en los casos anteriores.

Al segundo párrafo de dicho artículo 136 presentamos la enmienda 467, de supresión, en los términos que vienen expresados. La justificación estriba en la enmienda al artículo 131. A este mismo párrafo también presentamos la enmienda 469, de supresión, por la misma razón.

Al tercer párrafo del artículo 136 presentamos la enmienda 471 de adición, en los términos que SS. SS. conocen; la razón es la misma.

Pasando al Capítulo VI, a los artículos 137, 138 y 139, no presentamos enmiendas. Al artículo 140 presentamos la enmienda 470, de supresión, en razón a que no existen razones suficientes para limitar el arrendamiento de transportes privados.

Al artículo 141 presentamos la enmienda número 472, también de supresión, por desacuerdo con el contenido y la 473, a menos perder, que es de adición, y la presentamos por coherencia con la enmienda al apartado 3 de la disposición transitoria quinta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: En el Capítulo I existen enmiendas de los Grupos Minoría Catalana, CDS y Coalición Popular.

El texto de Minoría Catalana es de oposición global al proyecto. Aquí en el tema de las actividades de mediación es una oposición redoblada. A este respecto, unos y otros, ya hemos expuesto reiteradamente nuestras posiciones.

El CDS presenta enmiendas de mayor calidad de texto y mejoramiento técnico; y, en parte, algunas de ellas se aceptan a través de enmiendas transaccionales.

En cuanto a su enmienda 99, que propone que se diga «título habilitante» en lugar de «utilización administrativa», yo creo que la expresión «título habilitante engloba una autorización; pero en este caso concreto estamos hablando de autorización administrativa, algo que no está comprendido en la expresión «título habilitante». En este caso concreto el título habilitante es una autorización administrativa. Se hace referencia a una autorización particular, no a la global.

Coalición Popular manifiesta que la no diferenciación entre transitorios y agencias de transportes puede dar lugar a confusión. Yo creo que es todo lo contrario; la diferenciación es clara. Los papeles que desarrollan cada uno son distintos. Los transitorios se mueven en la órbita del transporte internacional. Me parece, pues, que es necesario mantenerlo.

Coalición Popular también presenta enmiendas a este capítulo relativas a una mayor claridad y mejoramiento técnico; se aceptan, en parte, en enmiendas transaccionales.

En el Capítulo II, por lo que se refiere a los centros de información y distribución de cargas hay algunas enmiendas de Coalición Popular que también se aceptan en enmiendas transaccionales.

El PDP pretende en una enmienda que la participación en los centros de información y distribución de cargas sea voluntaria. Creo que no hace falta decirlo, es obvio. La participación en los centros de información es voluntaria.

Al Capítulo III, relativo a almacenistas-distribuidores, el PDP presenta una enmienda que se refiere a los depósitos para el transporte. Esa es una de las finalidades, pero no la única finalidad de los depósitos. Tienen otras finalidades, como la distribución y la redistribución de carga, etcétera.

En los capítulos III y IV, el CDS vuelve a insistir en la utilización de «título administrativo habilitante» y no «autorización administrativa», que figura en el proyecto. Como he dicho ya, se podría hablar de título habilitante cuando no tengamos que precisar que es una autorización administrativa concreta.

Coalición Popular alude de nuevo a la diferenciación entre transitorios y agencias de transportes, que ya he comentado.

En el Capítulo V, que trata de las estaciones de transportes por carretera, hay oposición por parte de Coalición Popular a que existan las estaciones de mercancías. Pero su existencia es una demanda general del sector. Se trata de conseguir mayor flexibilidad, agilidad y transparencia entre las estaciones de transportes de mercancía y los centros de información y distribución de carga; con ellas se facilita la transparencia y la conexión entre oferente y demandante, mejorando las conexiones y la transparencia de todo el sector mercancías. No digo yo que se vaya a generalizar, pero sí es una posibilidad prevista en la ley; que no hay que cerrarla porque puede ser un instrumento eficaz para el transporte de mercancías.

En una enmienda de Coalición Popular se niega la participación de las Comunidades Autónomas en el proceso. La autorización definitiva de estas estaciones corresponde bien a la Comunidad Autónoma bien al Estado. Por tanto, no se puede admitir esa enmienda que propone que lo autorice el ayuntamiento porque es competencia del municipio. Yo creo que no, que no es competencia de las Corporaciones municipales, sino de las Comunidades Autónomas o del Estado.

El CDS plantea a este Capítulo V algunas mejoras técnicas, que se van a aceptar.

En cuanto a la clarificación del sistema tarifario de estaciones, a veces uno preferiría que no fuese necesario repercutir ni en la empresa ni en el usuario el coste del mantenimiento de la estación; que hubiera otra fórmula—arrendamientos de locales internos, publicidad—, de tal forma que no se encareciese el transporte. El proyecto no establece ningún sistema tarifario, lo deja abierto. Lo que hace falta es que los proyectos sean viables, sin necesidad de repercutirlo en recargos al usuario.

Al Capítulo VI, relativo al arrendamiento de vehículos, hay una posición constante en varios Grupos, y es la no regulación de este tema. Pero hay que regularlo porque

el arrendamiento de vehículos, a lo largo de la ley, es un instrumento permanente para conseguir una mejor utilización global de la flota de autobuses de viajeros o de mercancías. Como se ha utilizado a lo largo de todo el proyecto, lo que había que hacer es regularlo en este Capítulo VI.

Esto era todo lo que había que decir sobre estos temas. Ahora, anuncio las enmiendas transaccionales sobre el título IV.

En el capítulo I, artículo 122, se ofrece una transaccional a la enmienda 251 del CDS, con una reducción de la letra f) que dice: «Las cooperativas y sociedades comercializadoras a que se refiere el artículo 61».

Para el artículo 123, se propone una transaccional parcial con la 252 del CDS, que se redacta en su apartado 2 como sigue: «Las agencias de transportes, salvo en los supuestos previstos en el apartado c), y en su caso d), del punto 2 del artículo 126...»; con lo cual nos aproximamos a su enmienda de inclusión del punto d) en la referencia al artículo 126.

Hay una transaccional con las enmiendas 450 y 449 de Coalición Popular, 807 de Minoría Catalana y 255 y 256 del CDS, que supone un número 5 nuevo en el artículo 123, la supresión del artículo 125, la creación de dos nuevos apartados en el artículo 124 y la supresión del apartado 2 del artículo 127. Asimismo, en el artículo 124, apartado 1, se añadiría la expresión «de mercancías», después de «transportes». El actual número 2 del artículo 124 quedaría convertido en número 3, y se añadiría también la expresión «de mercancías» después de «transportes».

En el artículo 126, apartado 1, se suprimiría la expresión «debidamente autorizadas». El apartado 1 del artículo 127 quedaría redactado de otra forma y, al final del primer párrafo del número 3, se añadiría la expresión «de conformidad con lo previsto en la presente ley».

Este es el juego de la regulación de los artículos 123, 124, 126 y 127, con la supresión del 125.

En el capítulo II, para el artículo 128 se ofrece una transaccional con la enmienda 452 de Coalición Popular, con una nueva redacción del número 2.

Para los capítulos III y IV no hay transaccionales.

En el capítulo V, para el artículo 132 se ofrece una transaccional con la 810, de Minoría Catalana, parcial en la finalidad, añadiéndole en el número 1, primer párrafo, después de «por el Estado», la frase «cuando éste fuera competente». En el artículo 133 también se hace esa observación.

Para el artículo 135, ofrecemos una transaccional parcial a la 261, del CDS, sustituyendo en el primer párrafo la expresión «el Ente público» por «el municipio».

También hay una transaccional con la enmienda 651 del PDP para el artículo 135 que propone añadir un quinto párrafo con el texto que se acompañaba.

Por último, para el artículo 136, hay una transaccional con la enmienda 467 de Coalición Popular que propone un nuevo segundo párrafo, según texto que también se ha entregado a sus señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Or-

tiz para fijar posición sobre estas enmiendas transaccionales.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: A ver si soy capaz, señor Presidente. En primer lugar, haré una precisión brevísima: en la enmienda 645 del PDP lo que pretendíamos era suprimir el apartado 3 del artículo 128 porque nos parece, decía la justificación, repetitivo y de carácter reglamentario. En ninguna parte hemos dicho que entenderíamos que los centros de información fueran obligatorios. No sé de dónde ha sacado esa contra-argumentación el portavoz socialista; sin duda, ha debido ser una confusión. Una cosa es decir «repetitivo y reglamentario» y otra cosa es decir que nos empeñemos en hacerlo preceptivo. No sé si esa asonancia le puede haber inducido a error.

Pasando a las propuestas de transaccionales, quiero manifestar, por lo que se refiere a los artículos 122, 123 y 124, 126 y 127, que no tenemos enmiendas y, por tanto, no hay transacción.

En cuanto a la transaccional del artículo 128, pediremos votación separada en su momento. Nos parece bien el texto que se propone. En cuanto al artículo 132, aceptamos la transacción. Sobre el artículo 133, mantendremos la enmienda 648 y, respecto al artículo 135, anunciamos la retirada de la enmienda 649 y el mantenimiento de la 650. En cuanto a la enmienda 651, yo no sé, señor Presidente, si es aceptación de enmienda o transacción. En función de eso...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz, dejamos en suspenso esa precisión y, en el momento de la votación de sus enmiendas, el Grupo Socialista expresará cuáles va a aceptar y de cuáles quiere votación separada.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: En ese caso, no anuncio si retiro o no enmiendas, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, nosotros presentamos la enmienda 806 a la totalidad del título, pero como, a la vez, también presentábamos unas alternativas al suponer un resultado negativo para esta enmienda, visto que en algunas transaccionales se recoge algo de lo que nosotros pretendíamos y, por tanto, hay una cierta aproximación, retiramos esta enmienda 806. También retiramos las enmiendas 810 y 811, la primera con referencia al artículo 132 y la segunda la 133, porque las transaccionales que nos ofrece el Grupo Socialista, aun cuando no contemplan nuestro deseo de supresión del artículo, creemos que la aproximación es suficiente para tenerlo en cuenta. Así pues, de todas nuestras enmiendas, señor Presidente, nosotros retiramos la 806, la 810 y la 811, manteniendo las demás.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Mi Grupo

mantiene la enmienda 251 al artículo 122 y, en virtud de las enmiendas transaccionales del Grupo Socialista, retiro las 252, 253, 254, 255, 256 y 261. Se mantienen las 257, 258, 259, 260 y 262.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, tiene usted la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: La enmienda transaccional al artículo 122 está referida a la letra f) del punto 2, que nosotros no hemos enmendado. La adición que propone el portavoz del Grupo Socialista parece aceptada. Por tanto, no tenemos nada en contra de esta transaccional.

En relación con la transaccional presentada al artículo 123, entendemos que no se ha tenido en cuenta la intencionalidad que se perseguía con nuestra enmienda 448 y, por tanto, no podemos estar de acuerdo con ella.

Sobre la transaccional referida al artículo 124, por tratarse también de un artículo que nosotros no hemos enmendado y también porque la nueva redacción que se da parece aceptable en todos sus términos, después de una rápida lectura sobre la marcha, tampoco tenemos nada contra ella.

La supresión del artículo 125 afecta a nuestras enmiendas 449 y 450 por lo que, como realmente se recogen, ya le indicamos formalmente al Presidente que las retiramos en estos momentos.

En cuanto a la enmienda transaccional al artículo 126, por la misma razón que las anteriores, estamos de acuerdo con ella porque se trata de un artículo no enmendado por nosotros y la redacción propuesta por el portavoz del Grupo Socialista es aceptable en sus términos generales. La enmienda transaccional al artículo 127 se trata de un caso semejante, ya que no hemos enmendado este artículo y la redacción, en principio, no presenta inconvenientes graves.

Al estudiar la enmienda transaccional al artículo 128 se observa que hay una aproximación importante a nuestra enmienda 452, por lo que vamos a apoyarla.

Observamos que la enmienda transaccional al artículo 132 no tiene en cuenta la intención perseguida en las enmiendas 455 y 456 de mi Grupo, por lo que nos vamos a oponer a ella. Algo semejante ocurre con la enmienda transaccional al artículo 133, porque vemos que no recoge el espíritu de nuestras enmiendas 457 y 458.

La enmienda transaccional al artículo 135 tampoco recoge el propósito expuesto en la enmienda 465, por tanto, no la vamos a apoyar. En cambio, sí vamos a apoyar la enmienda transaccional al artículo 136 porque recoge la intención que teníamos al tramitar nuestra enmienda 467.

En resumen, señor Presidente, las enmiendas que mi Grupo retira en estos momentos, si me salen bien las cuentas, son la 452, 450, 449 y 467.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: Quiero aclarar simplemente que todas las enmiendas que hemos presentado son transaccionales, no hay aceptación de ninguna enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Eso representa un alivio para este Presidente, que está siempre dispuesto a perfeccionar el texto, incluso mediante el mecanismo de que un Grupo pida al otro que, por favor, no retire su enmienda, mecanismo que seguiremos dando la posibilidad de que se utilice en los sucesivos títulos.

Hecha esta aclaración por parte del Grupo Parlamentario Socialista, como no va a haber aceptación sino que va a haber sumisión de enmiendas transaccionales, S. S. puede indicarnos si retira alguna de sus enmiendas, señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Voy a retirar la enmienda 649. Necesito una aclaración, señor Presidente, y no se trata de dilucidar la clase de enmiendas a la que pertenece. Si no he escuchado mal, respecto a la enmienda 651 ha dicho que se trataría de incorporar la adición que sugiere el PDP. Es decir, que la transacción consiste en incorporar el texto que propone el PDP. ¿Es así?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sánchez Bolaños.

El señor **SANCHEZ BOLAÑOS**: La transacción figura estrictamente en un texto. Yo no puedo hacer interpretaciones de su lectura.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Con esa precisión, mantengo la enmienda 651, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Esto también tranquiliza a esta Presidencia, no vaya a ser que luego se lamente esa retirada.

Tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, en la enmienda transaccional al artículo 135 queremos sustituir la palabra «el municipio» por «el ayuntamiento», por ser más coherente con los términos que se utilizan en el resto de la ley. Parece más lógico referirse al órgano, que es el ayuntamiento, que al municipio en general.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Están de acuerdo con esta precisión los señores Diputados? (**Asentimiento.**) Queda, por tanto, incorporada a la enmienda transaccional al artículo 135.

Se me plantea un interrogante: Señor Mardones, por simple constatación me imagino que en este acto está sustituyendo a su compañero de Grupo.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Sí, señor Presidente, sustituyo al señor don Miguel Ramón Izquierdo, del Grupo Mixto.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, vamos a pro-

ceder a la votación de las enmiendas de la Agrupación del PDP. Ha sido retirada la enmienda 649 y se mantienen vivas las enmiendas 645, 646, 647, 648, 650, 651, 652 y 653. ¿Se solicita votación separada para alguna de estas enmiendas? (**Pausa.**) Votamos en bloque las enmiendas antes referidas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas dichas enmiendas.

Votamos a continuación las enmiendas que se mantienen de Minoría Catalana, que son las 807, 808, 809, 812, 813 y 814. ¿Algún Grupo solicita votación separada? (**Pausa.**) Las votamos conjuntamente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de Minoría Catalana.

Las enmiendas del Grupo Parlamentario CDS que se mantienen en vigor son las 251, 257, 258, 259, 260 y 262. ¿Algún Grupo solicita la votación separada de estas enmiendas? (**Pausa.**) Las votamos conjuntamente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas estas enmiendas.

A continuación pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que se mantienen en vigor y que son las 875, 448, 451, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 468, 469, 470, 471, 472 y 473. ¿Es así, señor Camisón?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, señor Presidente, pero faltan las enmiendas 876 y 873, a los artículos 128 y 130, respectivamente.

El señor **PRESIDENTE**: Con mucho gusto las incluimos. A este Presidente le parece que quizá usted nos las había incluido en la defensa de sus enmiendas. Por tanto, a la lista leída se añaden las enmiendas 876 y 873. Votamos conjuntamente las enmiendas de Coalición Popular referidas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas referidas de Coalición Popular.

A continuación, vamos a proceder a la votación de las enmiendas transaccionales.

En primer lugar, se propone la enmienda transaccional al artículo 122.2, f), que está referida a una enmienda anterior al artículo 62.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba esta enmienda transaccional y, por tanto, el artículo 122.2, f).

Pasamos a votar a continuación la enmienda transaccional al artículo 123. ¿Es de texto completo, señor Sánchez Bolaños? (**Asentimiento.**) Hay un apartado 5 que antes no existía, ¿es así? (**Asentimiento.**) Votamos la enmienda transaccional al artículo 123, de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; en contra, dos; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional al artículo 123 y, por tanto, dicho artículo.

Pasamos a votar a continuación la enmienda transaccional al artículo 124, que es un nuevo texto completo, donde, según nos expresaba el portavoz del Grupo Socialista, se incluyen varias enmiendas y se refunden algunos artículos. Esto significaría después, en la votación de los artículos, la supresión del 125, según parece.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 124 y, por tanto, dicho artículo.

Pasamos a votar a continuación la enmienda transaccional al artículo 126.1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba esta enmienda transaccional 126.1 y, por tanto, dicho punto 1 del artículo 126.

A continuación, pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 127. ¿Es de texto completo, señor Sánchez Bolaños? (**Asentimiento.**) Enmienda de texto completo al artículo 127.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional al artículo 127 y, por tanto, dicho artículo.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 128.2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional al artículo 128.2 y, por tanto, dicho punto 2 del artículo 128.

A continuación, pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 132.1

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; en contra, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional al artículo 132.1 y, por tanto, dicho punto 1 del artículo 132.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 133.5.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 21; en contra, dos; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional al artículo 133.5 y, por tanto, dicho artículo 133.5.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 135. ¿Se entiende de texto completo, señor Sánchez Bolaños? (**Asentimiento.**) En ella se sustituye la palabra «municipio» por «Ayuntamiento».

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional al artículo 135 y, por tanto, dicho artículo.

Finalmente, vamos a votar la enmienda transaccional al artículo 136, segundo párrafo. Este artículo tiene tres párrafos, y esta votación es del segundo párrafo, el que empieza diciendo: «Como regla general» y termina con: «distribución de cargas».

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 24; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional al segundo párrafo del artículo 136 y, en consecuencia, queda aprobado dicho segundo párrafo del artículo 136.

A continuación, señorías, vamos a proceder a la votación de los artículos que no han sido todavía aprobados a través de las enmiendas transaccionales. Ruego a SS. SS. indiquen si es necesaria alguna votación separada, además de la del artículo 126, que lógicamente será aparte.

Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Pedimos votación separada de los artículos 122, 123, 124, 125, 126, 127, 130, 131, 134 y 136.

El señor **PRESIDENTE**: Del artículo 136 se ha votado un párrafo.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Entonces, no.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Pedimos votación separada (del 126 ya va a ser) de los artículos 127, 129, 137, 138 y 139.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Camisón.

Señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Nosotros pedimos votación separada del artículo 125, que es el que pretendemos suprimir.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, el que se pretende suprimir ¿es el 125 o el 126?

El señor **SAENZ LORENZO**: El 125.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sáenz Lorenzo.

En consecuencia, señor Camisón, como también había pedido votar separadamente el artículo 126, y luego rectificaba, porque pensaba que ya se votaba separadamente, si quiere mantener el 126 en su bloque de artículos, con mucho gusto queda incluido. (**Asentimiento. El señor Rebollo Alvarez-Amandi pide la palabra.**) Señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Si llego a tiempo de pedirlo, quisiera votación separada de los artículos 126, 128, 131, 132 y 134.

El señor **PRESIDENTE**: Del 132 se ha votado el punto 1. Queda por votar el punto 2. ¿Mantiene la votación separada para ese punto 2? (**Asentimiento.**)

Vamos a votar, en primer lugar, el artículo 125.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 22; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Ha sido rechazado y queda suprimido.

Vamos a votar a continuación los artículos cuya votación separada ha sido solicitada por los Grupos.

Votamos los puntos 2 y 3 del artículo 126.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los puntos 2 y 3 del artículo 126 y, en consecuencia, la totalidad de dicho artículo.

Vamos a votar a continuación el bloque cuya votación separada solicitaba el Grupo Parlamentario del PDP, que serían los artículos 122, 123, 124, 125, 130 y 134. El 131 está también solicitado por Coalición Popular. (**El señor Sáenz Lorenzo pide la palabra.**)

Señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, creo que los artículos 123, 124 y 125 han sido votados ya.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, han sido votados los artículos 123, 124 y 125, que se solicitaban con votación separada.

Votamos los artículos 122, salvo el apartado f) del punto 2, ya votado, 130, 131 y 134.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; en contra, dos; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos 122, ya completo con la parte votada anteriormente, 130, 131 y 134.

Votamos los artículos cuya votación separada ha solicitado Coalición Popular, es decir, 129, 137, 138 y 139.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, tres; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos 129, 137, 138 y 139.

Los artículos cuya votación separada ha solicitado el Grupo Parlamentario CDS son el 128, del que faltan por votar los apartados 1 y 3, y el 132, punto 2.

Se someten a votación estos artículos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 21; en contra, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos 128.1 y 3 y 132.2, ya completos, con la parte aprobada anteriormente.

Se someten a votación los artículos 133, puntos 1, 2, 3 y 4, 136, párrafos primero y tercero, 140 y 141.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, cinco; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Con estas votaciones hemos finalizado el Título IV y pienso que podemos entrar a debatir el Título V, que solamente tiene 12 artículos.

En consecuencia, iniciamos el debate del Título V, que comprende los artículos 142 a 153, ambos inclusive.

Para defender las enmiendas de la Agrupación de Diputados del PDP tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, el PDP presenta a este título un conjunto de enmiendas de muy diverso carácter y alcance. Unas son de mera corrección de estilo, de mejora técnica, y otras —las más importantes— responden a una filosofía concreta de la tipificación de las infracciones.

Es evidente que el Derecho Administrativo sancionador participa de la naturaleza del Derecho Penal, y, consiguientemente, es fundamental que exista una tipificación de la infracción para que se mantengan los principios básicos del Derecho Penal que, en buena medida, en cuanto son cardinales, están recogidos en la Constitución; pero creemos que, dado el carácter reglamentario o reglamentista del proyecto, ha habido lo que se pudiera denominar un exceso de tipificación, llegando a definir y a deshacer casi los supuestos de infracción para acercarlo a su-

puestos absolutamente de detalle y de casuismo exagerado. Nuestras enmiendas se orientan en esta línea, intentando que haya una tipificación suficiente, pero sin descender al detalle de las enormes enumeraciones de los artículos 144, 145 y, especialmente, en infracciones leves, en el artículo 146. En el marco de esta filosofía de carácter general, paso a exponer las enmiendas concretas.

La primera enmienda, la 654, se refiere al artículo 142, es de pura corrección de estilo. Nos parece que no es una expresión correcta decir, en las últimas líneas del artículo, «... trasladar, en su caso, a las mismas, dicha responsabilidad». Hay que buscar otra expresión más afortunada, porque esta nos parece que no es la adecuada.

En la línea de una tipificación excesiva, a que me refería al principio, está la enmienda 655, al artículo 144, que propone la supresión de las letras c), d), e), f) y g) del mismo por entender que todos los supuestos están dentro de la letra b), donde se dice: «La prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas». Prácticamente, todos los supuestos se pueden reducir a esta letra b).

La enmienda 656 se refiere al artículo 146, relativo a las infracciones leves. Aquí nos parece que también se ha extremado el afán de tipificar. Por esta razón, frente a la enumeración limitativa y que puede dar lugar a confusiones, proponemos una nueva redacción que diga: «Se consideran infracciones leves todas las acciones u omisiones voluntarias que supongan incumplimiento de las normas legales o reglamentarias y que no estén incluidas en los dos artículos anteriores». No hace falta insistir en la necesidad de que las acciones u omisiones sean voluntarias. Conocemos que el Partido Socialista en lo que va de legislatura ha inventado la infracción administrativa objetiva, el delito fiscal objetivo y toda una serie de cosas que esperamos que el Tribunal Constitucional reconsidere, pero, entre tanto, somos fieles a la doctrina penal y entendemos que no puede haber infracción y sanción consiguiente si no se dan unos requisitos de voluntariedad, en los que insistimos en esta nueva redacción que sugerimos para sustituir a la farragosa, y con riesgo de ser limitativa enumeración del artículo 146.

En cuanto al artículo 147, enunciamos el inconveniente de poner cifras, pero, evidentemente, en materia sancionadora parece necesario y, por ello, no hacemos énfasis en este aspecto; nos limitamos a subrayarlo, y, en cambio, proponemos una modificación del apartado 2, en la que sugerimos un nuevo texto y en lugar de esa referencia a la comisión de infracciones (por cierto, comisión se supone que es con minúscula. No hay una Comisión de Infracciones, sino que se supone que es cometer infracciones lo que se quiere decir), nuestra enmienda propone: «Las sanciones establecidas en el número anterior se graduarán» —y damos los criterios— «atendiendo a la intencionalidad de la infracción, así como al daño causado a los usuarios trabajadores y demás empresas o a la seguridad del transporte». Nos parece que engloba todos los supuestos en los que una infracción puede incurrir y que debe tener en cuenta la sanción correlativa.

Finalmente, la enmienda 658 propone añadir al artículo 151, ya en el capítulo II de este título, documentos de control, un apartado 6 en el que, con referencia a los transportes internacionales, se diga «... se emplearán los instrumentos contractuales y de control establecidos en los convenios suscritos por España», por parecer obligada la referencia a los transportes internacionales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, ¿va a defender las enmiendas del señor Hermoso?

El señor **MARDONES SEVILLA**: Sí, señor Presidente, son de la Agrupación Independiente de Canarias. Son las enmiendas a este título V que estamos viendo, números 13, 14 y 15.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: En primer lugar, señor Presidente, la enmienda número 13, dirigida al apartado 2 del artículo 142, propone, al final del párrafo que constituye este punto 2, la adición, después del punto y seguido, de un párrafo de continuación con el siguiente texto: «Cuando conste que el infractor efectivo es persona distinta a las expresadas en el número anterior, todas las actuaciones se seguirán contra dicha persona». A nosotros nos parece que lo que señala aquí el artículo 142 en su punto 2 necesita una aclaración en cuanto a las responsabilidades administrativas que se señalan, porque no se nos alcanza cómo, sin decir lo que añade nuestra enmienda, cuando hay una constancia efectiva del infractor, puede, este responsable administrativo que aquí se señala, trasladar él —no vemos cuál es el acto jurídico del traslado— dicha responsabilidad al infractor real. Estamos ante la presencia de la figura, que trae el texto del proyecto, del responsable administrativo supuesto o presunto, aunque no se diga si persona física o jurídica, dado que no ha habido una confirmación ni una efectividad del infractor real; por tanto, aquí hay solamente una presunción. Para salvar estas cuestiones que aquí se plantean con el simple hecho de la lectura del apartado 2 es por lo que nosotros proponemos con nuestra enmienda esta adición, es decir, cuando exista constancia del infractor efectivo, que sea, además, persona física o jurídica, sobre todo, física, distinta a las expresadas en el número anterior, y, por consiguiente, que las actuaciones administrativas se sigan directamente por la Administración sin que exista esta figura extraña del traslado de uno a otro. Con ello también conseguiremos nosotros disuadir, con la norma que aquí se trae, el efecto que se trata de potenciar, siempre a través de este título V, de las infracciones, para que no haya una especie de prima al encubrimiento por parte del infractor real y tenga que soportar la responsabilidad administrativa y, por tanto, la presumible sanción el aquí considerado solamente en el apartado número 2.

La enmienda número 14, que se refiere al artículo 146, propone la adición de una letra de apartado nuevo, la II), que diga: «Todas las demás no recogidas en los artículos

144 y 145». A nosotros nos parece, señorías, que, cuando el artículo 146 está haciendo la relación de las infracciones que se consideran leves, debería haber una referencia a lo que no dicen los artículos 144 y 145, es decir, que podrían quedar fuera de las amplias, largas y prolijas circunstancias de citación de infracciones muy graves o graves y que, por tanto, por no estar citadas ahí, se entendería que serían leves. Por consiguiente, nosotros entendemos que se deben recoger aquí.

No hemos entrado en más consideraciones por lo que está diciendo la letra l): «Cualquier infracción no incluida en los apartados precedentes», porque entendemos que se está refiriendo sólo a los apartados precedentes de las infracciones consideradas leves, y, por tanto, dejamos la letra l) como está, por entender esto que acabo de decir, y que la letra ll) complementa una serie de presunción de infracciones administrativas que no estén consideradas con carácter ni citadas en las muy graves o graves.

La enmienda número 15, dirigida al artículo 147, pretende en su apartado número 1, con un punto y aparte, una vez que se ha hecho el grado de sanción en pesetas de los tres niveles de infracciones, añadir lo siguiente: «Cada infracción se graduará en los términos máximo, medio o mínimo de cada grupo de calificación a que se refiere el número anterior. A los efectos de la aplicación de la reiteración en la forma prevista en los artículos 144...».

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mardones, todos los parlamentarios disponen del texto de la Ponencia.

El señor **MARDONES SEVILLA**: El alcance de nuestra enmienda es el siguiente. Después de haber podido comprobar la aplicación de la ley 38 de 1984, de 6 de noviembre, que ya tuvimos ocasión de debatir en toda su extensión en esta Cámara y que fue aprobada por las Cortes Generales, y de la que parece que ahora estamos haciendo una segunda lectura con votación, la experiencia nos aconseja que es necesario —por lo menos por los datos de que dispongo— dotar de una cierta flexibilidad a la política sancionadora y, sobre todo, regular un tema que ha sido conflictivo, la graduación del régimen sancionador, aplicando un pragmatismo objetivo. Porque hemos visto que este proyecto de Ley puede quedar a una especie de subjetividad, no diría arbitrariedad, de los entes administrativos que tienen que aplicar la sanción. Si no decimos que las graves están entre 40.001 pesetas y 200.000 pesetas, si no hacemos un escalonamiento de mínimos, medios y máximos, podemos estar siempre envueltos en una situación de contenciosos y de presunción de arbitrariedad.

Señor Presidente, este es el motivo de mis tres enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pardo Montero mantiene tres enmiendas, la 301, 302 y 303. Le pediría a S. S. un esfuerzo de síntesis, quizá superior al realizado por el señor Mardones.

El señor **PARDO MONTERO**: Lo intentaremos, señor Presidente.

Nuestra preocupación se refiere fundamentalmente a la alusión que se hace en cuanto a los artículos 144, h), y 145, p), que vamos a defender conjuntamente, por la introducción reiterada de un trato que nosotros estimamos regresivo en la esfera del Derecho Administrativo, que es el entronizar como sistema la reincidencia o la reiterancia cuando se trata de la calificación de faltas por los diferentes conceptos especificados en los preceptos correspondientes.

Nosotros sabemos que la legislación penal es contraria por principio a la reincidencia y a la reiterancia. La más moderna legislación penal impone el criterio cada vez más claro de que la reiterancia y la reincidencia no son siempre condicionantes específicos del delincuente, sino que muchísimas veces intervienen en el proceso una serie de factores sociales, probablemente la falta de reinserción, que hacen que el mantener esta solución parezca contrario a la justicia, sobre todo referidos no a la agravación de la sanción con carácter genérico, que todavía puede ser defendible, sino a la alteración del tipo legal punitivo, como si fuese dable cambiar la naturaleza de una falta leve a una falta grave y de una falta menos grave a otra grave o muy grave, simplemente por el hecho de la reiteración.

Pues bien, el proyecto de ley incide justamente en estos dos aspectos en el apartado h) del artículo 144 cuando habla de que las infracciones graves pasarán a ser calificadas como muy graves si en los doce meses anteriores a su comisión el responsable de la misma hubiese sido objeto de sanción mediante resolución definitiva por infracción tipificada en un mismo apartado de dicho artículo. Lo mismo ocurre con infracciones graves respecto de leves reiteradas en el apartado p) del artículo 145.

Este cambio de naturaleza tiene su trascendencia porque, además, la resultancia puede ser muy grave, como lo especifica otro precepto de la propia ley cuando alude incluso a la caducidad de las concesiones. Pero con todo y ser eso grave, a nosotros no es el tema que nos preocupa. Quizá sea esta una preocupación de purista, o de jurista en este caso, pero a nosotros nos preocupa fundamentalmente el aspecto de discrecionalidad, y voy a ser un poco más fuerte que mi compañero señor Mardones; yo creo que el arbitrio genera frecuentemente por tendencia, aun partiendo de la buena fe, la arbitrariedad, cuando se trata de aplicar preceptos. Hay algo para nosotros muy grave en el apartado 2 del artículo 148 que permite a la Administración jugar con este sistema de reiteración y aplicarlo o no según le parezca conveniente. Llega a decir —y no puedo sustraer, señor Presidente, la cita concreta de este precepto— algo que para nosotros es francamente alarmante: «La agravación prevista en el apartado h) del artículo 144, en el apartado p) del artículo 145 y en el punto 3 del artículo 147 de la presente Ley, no será de aplicación cuando proporcionalmente no sea relevante el número de sanciones definitivas en relación con el volumen de actividades o servicios realizados por el sujeto responsable, o cuando la repercusión social de las in-

fracciones, de acuerdo con lo que reglamentariamente se determine, no justifique la aplicación de la referida agravación».

Dejemos ya el aspecto de la alocución «lo que reglamentariamente se determine», que es como decir que dejamos al futuro el que se defina un tipo de sanción, aunque sea simplemente de la condición de falta, aunque sea de carácter disciplinario y no exactamente constitutivo de delito. Pero, ¿es que parece lógico que cuando se repete infracción muy grave, y me remito al apartado b) del artículo 144, la prestación de servicios en condiciones que puedan afectar a la seguridad de las personas por entrañar peligro grave y directo para las mismas, se tenga en consideración, para la aplicación o no de la proporcionalidad, que aquella empresa dotada de un gran volumen de servicios y con capacidad racional de establecer una cierta proporción, de incidir justamente en la infracción de este apartado b), es decir, que puede poner en peligro la seguridad de los viajeros reiteradamente en un tanto que proporcionalmente no rebasa una cierta concordancia con el volumen del servicio que presta, mientras que el más humilde empresario, por no estar en estas circunstancias, aunque sea el más perjudicado y aunque sea el de inferior condición económica, quede afectado a las primeras de cambio, porque la proporcionalidad le perjudica? Para nosotros esto es francamente aberrante. Establecer la posibilidad de que las infracciones se consideren o no en función del volumen de servicios que se realiza es trasladar el tipo a otro lado, es desplazar la consideración de la tipificación, es atender a circunstancias externas y es acabar con los principios más elementales del Derecho Penal. Sabemos que estamos en un aspecto simplemente gubernativo, pero de trascendencias sociales graves. Sirve esto para los dos artículos mencionados.

Concluimos, y no voy a agotar los diez minutos a pesar de lo que parezca, señor Presidente, con la enmienda 303 al artículo 146.1) de supresión. Los fundamentos son parecidos, pero, en realidad, este apartado 1) es un cajón de sastre que viene a decir algo que, en primer lugar, no entendemos. Tiene una tal generalidad que parece una greguería. Dice así: «Cualquier infracción no incluida en los apartados precedentes que las normas reguladoras del transporte mecánico por carretera califiquen como leve...». Y yo estoy de acuerdo con el señor Mardones hasta el tema de calificar como leve. Pero es que no hace referencia a esta ley, hace referencia a cualquiera de las normas reguladoras del transporte mecánico por carretera. ¿Cuáles?, pregunto yo. Porque si se trata de faltas tipificadas en esta ley, ya lo están en los diferentes apartados, leve, grave o muy grave, de esta ley. Y si se trata de faltas tipificadas en otras leyes, en otros procedimientos, en otros reglamentos, allí estarán y tendrán su sanción coherente, equiparable ya o no, y estarán o no también dentro de los principios que inspiran el régimen sancionador establecido en el presente capítulo, que no deja de ser otra inconcreción que introduce la mayor inseguridad.

Por el hecho de que deben desaparecer de un bloque legislativo de carácter progresivo y moderno las circunstancias de reiteración, de reincidencia y, sobre todo, aque-

llas indefiniciones que alejen el tipo penal o disciplinario, nosotros estamos por mantener la supresión de estos preceptos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, para la defensa de sus enmiendas.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, nosotros hemos presentado varias enmiendas, en concreto, siete; la número 815, al artículo 142, para suprimir una frase, la relativa a la actividad de auxiliares del transporte; supresión que hacemos en coherencia con otras enmiendas que hemos ido presentando y que no han prosperado, pero que nos hace mantener viva esta enmienda.

La enmienda 816, al artículo 143; la 817, al artículo 144; la 818, al artículo 145 y la 819, al artículo 146, dentro del capítulo de régimen sancionador, son para adicionar en el inicio de todos estos artículos una concreción en cuanto que el encabezamiento del articulado es genérico y, por tanto, nosotros lo que quisiéramos es hacer mención a infracciones reguladas en transportes de competencia del Estado.

En la enmienda 820, al artículo 151, ya dentro del capítulo de los documentos de control, adicionamos un punto 6 que tiene referencias competenciales. Asimismo, por último, la enmienda 821, al artículo 152, añade también las frases de concreción del ámbito donde debe aplicarse, enmienda que, como digo, mantenemos.

Así pues, las siete enmiendas presentadas por nosotros las mantenemos por el momento, porque no sabemos si ulteriormente va a haber alguna transaccional o algún aspecto que motive la retirada de las mismas.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de sus enmiendas, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a hacer también un esfuerzo de síntesis; en mi caso, va a ser más difícil porque nuestro Grupo tiene a este Título nada más y nada menos que 58 enmiendas. Por eso, en un afán de ahorro de tiempo, por supuesto, no voy a repetir el contenido de ninguna enmienda, porque SS. SS. las conocen, ni tampoco voy a citar el artículo o apartado a que hacen referencia, sino que me voy a limitar a decir su número y la justificación que este Grupo entiende para mantenerlas y someterlas a votación.

La enmienda 474 se ha traído a esta Comisión en razón a relacionar la infracción con la sanción, mediante un idóneo nexo de responsabilidad repartida. Se hace en base a que esta relación debe afectar, en la medida de lo posible, al efectivo comitente de la infracción, siendo precisamente éste el que responda ante la Administración de sus acciones u omisiones sancionables.

La enmienda 475 la justificamos en base a que debe haber una adecuación entre la sanción y la delimitación de las responsabilidades. La imposibilidad de control efectivo del trabajador por parte del empresario en la actividad del transporte, por razones obvias de movilidad del

primero, constituye un factor de suma importancia para la delimitación de responsabilidades en la comisión de una infracción; lo cual aconseja que mientras dicha delimitación de responsabilidad se lleve a cabo, no sea firme la resolución de la sanción.

La enmienda siguiente es la 476, que en este momento retiramos, porque es reiterativa de otra enmienda de nuestro Grupo.

La enmienda 477 la justificamos en base a ajustar la responsabilidad y el efecto disuasor de la norma. Exigir la responsabilidad al efectivo comitente de la infracción y perfeccionar el efecto disuasor de la norma.

La enmienda 478 la mantenemos en razón a exigir la proporcionalidad entre la infracción y la responsabilidad. También debe observarse una adecuada proporcionalidad entre la entidad de las infracciones y el alcance práctico de las responsabilidades inherentes a las mismas.

De otro lado, la calificación de muy grave debe reservarse a tipos de infracción de muy especial trascendencia, puesto que lo contrario desnaturalizaría su significado y la práctica viene probando la imposibilidad material de su aplicabilidad efectiva.

La enmienda 480 la justificamos por el hecho de ser un atenuante lo expresado en este párrafo sobre la infracción descrita en los dos párrafos anteriores.

La enmienda 479, señor Presidente, la retiramos en este momento, porque es reiterativa con otras de nuestro Grupo.

La enmienda 481 la justificamos en que se propone incluir la infracción descrita en este apartado dentro del artículo 145, relativo a infracciones graves.

La enmienda 482, de adición, tiene su razón de ser en la necesidad de considerar como infracciones muy graves determinados excesos de peso.

La enmienda 483 está justificada porque la auténtica infracción se comete en el supuesto descrito en la nueva redacción.

La enmienda 484 tiene su justificación en que debe considerarse falta muy grave tan sólo la negativa u obstrucción a la inspección cuando suponga, de hecho, la imposibilidad de que dicha inspección se lleve a cabo.

La enmienda 485 la justificamos en base a que, calificada como grave en este proyecto, creemos debe ser calificada como muy grave.

La enmienda 486, con su extensión, la justificamos en términos parecidos.

La enmienda 488, en los mismos términos.

La enmienda número 500, señor Presidente, en estos momentos la retiramos por la misma razón de ser repetitiva de otras.

La enmienda 487, que es de supresión, la justificamos por coherencia con enmiendas anteriores.

La enmienda 492 la basamos en que es una omisión de la ley y que, en este caso, el transportista no es el vendedor del servicio.

La enmienda 489 la fundamentamos en coherencia con la enmienda al artículo 144.c), en función de una más ajustada tipificación de estas infracciones. El apartado 145.g) debe incluirse en el artículo 146.

La enmienda 493 está incluida por nuestro Grupo porque implica una mejora técnica.

La enmienda 491, por coherencia con la enmienda que presentamos al artículo 144, en su nuevo apartado c).

La enmienda 490 está justificada por nuestro Grupo porque se propone la supresión como infracciones de carácter grave y su consideración como faltas leves, al considerar que deben castigarse dichas infracciones en base a su reiteración más que en base a la primera comisión de las mismas.

La enmienda 494 porque implica una mejora técnica.

La enmienda 495 porque es coherente con la enmienda anterior.

Pasamos a la enmienda 497, que la justificamos en que está legislada en este proyecto como falta leve, cuando creemos que es muy grave.

En la enmienda 499 tenemos que hacer la aclaración de corregir un defecto mecanográfico, y donde pone «5» realmente es una «s». La razón fundamental es que está legislada en el proyecto como falta leve, cuando creemos que es grave.

En la enmienda 498 tenemos que hacer otra salvedad de tipo mecanográfico. Donde pone «5.º» debe poner una «r», como se deduce de la marcha correlativa de esta numeración de letras. Su justificación está en que se ha apreciado como falta leve en el proyecto y, sin embargo, creemos que debe ser grave.

La enmienda 502 la justificamos en coherencia con enmiendas anteriores, y la 503, como una mejora técnica.

La enmienda 505 es consecuencia de lo expuesto en el artículo 145, en sus apartados i), j), k), m) y n).

La enmienda 506, puesto que es idéntica a la 502, la retiramos también en estos momentos.

La enmienda 501 está justificada en coherencia con nuestra enmienda al artículo 144.a).

La enmienda 504 está basada en que la nueva redacción supone una mejora técnica y es coherente con las enmiendas al artículo 144, en su nuevo apartado c), y al artículo 145, apartado h).

La enmienda 507 la justificamos porque estamos en completo desacuerdo con el contenido del proyecto de ley.

La enmienda 508 la mantenemos por coherencia con enmiendas anteriores, así como por la necesidad de que se establezca un gradualismo racional y prudente en la aplicación de las reiteraciones que posibiliten el efecto disuasor deseable y faciliten la aplicación efectiva de las sanciones previstas.

La enmienda 509 la mantenemos por razones de flexibilidad. La justificación indicada para las anteriores también se mantiene aquí.

La enmienda 510 también para facilitar la actuación de tipo administrativo, permitiendo simultáneamente una mayor seguridad jurídica del presunto infractor.

La enmienda 513 la justificamos en que hay que dotar al proyecto de una mayor flexibilidad y gradualismo, por las razones expuestas anteriormente.

La enmienda 511 la justificamos en el hecho de garantizar los derechos de los administrados y por razones téc-

nicas de esa propia garantía y de flexibilidad del régimen sancionador.

La enmienda 512 la retiramos, señor Presidente, en estos momentos por estar repetida en otra parte.

La enmienda 515 es idéntica a otra. Ha sido un error que reconocemos por nuestra parte y, en estos momentos, la retiramos.

La enmienda 516 la justificamos en la seguridad jurídica del administrado y en coherencia con la legislación de tráfico. Además, debe impulsarse desde esta Cámara la eficacia de la actuación de la Administración.

La enmienda 527 está basada en que elimina la inseguridad jurídica del denunciado, y la 518, en que la frase suprimida implica grave inseguridad jurídica para el denunciado, puesto que en la práctica supone la imposibilidad de prescripción del expediente sancionador.

La enmienda 519 intentábamos justificarla por coherencia, pero vemos que también hay una repetición y en estos momentos la retiramos.

La enmienda 520 la basamos en razones de seguridad jurídica del administrado, propia de un Estado de Derecho, y la 520 bis, que está repetida, la retiramos en estos momentos.

La enmienda 521 la basamos en que también asegura la imposibilidad de la transmisión de las autorizaciones de transporte sujetas al pago de sanciones pecuniarias.

La enmienda 523 en la conveniencia de unificación de este tipo de normas.

La enmienda 522 la basamos en que conviene no desvincular la ordenación administrativa española en sus continuas referencias a los tratados y convenios suscritos por nuestro país, de la observancia de otros requisitos, por ejemplo, la convención CMR sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, de fecha 19 de mayo de 1956, e inserto en el «Boletín Oficial» de 7 de mayo de 1974.

Es todo lo que tenía que decir en relación con las enmiendas de este Título, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno en contra tiene la palabra el señor Cuesta, por el Grupo Parlamentario Socialista, rogándole, también, el mayor esfuerzo de síntesis posible.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Intentaré atenerme a esos deseos, aunque a veces la complejidad del volumen de enmiendas obliga a renunciar a contestar a todas pormenorizadamente. No obstante, estamos, en este Título V, en la regulación del régimen sancionador de la ley y en el establecimiento de mecanismos de control en el que se está haciendo una traslación mecánica, con ligeras modificaciones, de la Ley 38/84, de 6 de noviembre, sobre Inspección, Control y Régimen Sancionador de los Transportes Mecánicos por Carretera.

¿Cuál es la filosofía de la que se parte en este Título, y por tanto, en la ley y, sobre todo, en relación con esta materia? Creo que son válidas las motivaciones que ya en su momento se hacían en la exposición de motivos de la Ley

34/84, cuando se afirmaba que mediante esta regulación se establece un sistema que, partiendo de la base de la responsabilidad de la empresa abstractamente considerada, de la que dependen los servicios o actividades en las que se materializa la infracción, determina de manera casuística la forma de identificar al sujeto responsable. Ahí tenemos supuestos claros en el artículo 142.

La regulación de la imputación de las infracciones se complementa con una serie de previsiones en relación con el agravamiento de las mismas, derivado de su repetición, que pretende salvar las dificultades que sobre dicho extremo podría representar el desplazamiento de la responsabilidad a la empresa, globalmente considerada, en lugar de considerarla únicamente en cuanto a su relación con el vehículo concreto con el que se comete la infracción.

Se han tenido en cuenta ante todo los nuevos modos de vulneración de la legislación surgidos. «Los nuevos modos de vulneración de la legislación surgidos» —son palabras de la anterior exposición de motivos de la Ley 38/84 que se trasladan a esta nueva ley— son suficientes causas para que una permanente adaptación a esas nuevas conductas posibles infractoras, desde el punto de vista administrativo, obligen al legislador a hacer un esfuerzo de casuismo en un terreno en el que no valen sólo las declaraciones generales, sino que son precisas mayores concreciones normativas. Además, estamos en un ámbito, en lo administrativo, que no se rige con tanta facilidad por criterios de analogía o por otros criterios que se recogen a la hora de interpretar las normas del Código Penal. No obstante, se establece una ponderación conjunta de la mayor o menor repercusión de las infracciones, en contra del interés público, y el grado de culpabilidad que las mismas revelen en relación con el sujeto imputable. De nuevo queda reproducido lo que eran motivaciones o explicaciones que se daban a la ley que en el año 1984 fue aprobada por esta misma Cámara.

En relación con este criterio y con estas afirmaciones, no quisiera dejar de aludir a los argumentos que el señor Ortiz, en nombre del PDP, nos ha venido dando. Creo que implícitamente he intentado justificar lo que él llama un excesivo casuismo de ese texto, casuismo que considera que es exagerado —se ha usado la palabra «reglamentista»—, pero yo quiero llamar la atención de SS. SS. porque, en realidad, en este título, sólo por haber una trasposición de una disposición legislativa, sancionadora y administrativa, de rango legal, del año 1984, esa circunstancia de trasponer ese contenido es lo que hace, efectivamente, que incurramos en el casuismo en el que entramos. Casuismo, por otro lado, justificado por los nuevos mecanismos que la vida práctica nos enseña que existen de vulneración de la norma. Casuismo que, sin embargo, a otros grupos no les parece suficiente en ocasiones, porque hay quien acusa al texto legal, en este título V, de afectar a la inseguridad jurídica, ya que deja muchas remisiones de índole genérico que van a ser concretadas e interpretadas por la acción subjetiva de la Administración.

Hay una contradicción de las críticas. No quiero in-

currir en el tópicos de que el proyecto de ley hace síntesis de los dos planteamientos críticos, pero sí quiero, no obstante, reconocer que en aquellos aspectos genéricos de la propia regulación, a lo largo de las enmiendas transaccionales —vamos a intentar concretarlos— el casuismo está justificado y el casuismo contribuye a la seguridad jurídica, porque, indirectamente, por el hecho de trasponer una disposición de rango legal del año 1984 a este nuevo proyecto de ley, estamos haciendo con modestia una especie de compilación en materia de transportes.

Muchas veces, cuando hablamos en la esfera del Derecho administrativo de los modos de regulación, echamos en falta una concentración de normas y atacamos la excesiva dispersión de todo el abanico normativo con remisiones a reglamentos, con remisiones a distintas disposiciones de rango normativo inferior al de la ley. Creo que la inclusión, de la forma en que se hace en este texto del Título V, de la regulación que se hacía en la Ley 38/1984 contribuye, o lo intenta al menos, a hacer cierto el principio de la seguridad jurídica y a evitar cierta dispersión normativa.

Por otro lado, se nos ha hablado de que en la concepción ideológica de los principios generales del Derecho de este texto legislativo se está vulnerando lo que son principios generales reconocidos en nuestra Constitución. Yo creo que el proyecto de ley responde claramente al tenor de lo que es el ámbito propio del Derecho administrativo. No olvidemos, señorías, que el artículo 25 de la Constitución está claramente diferenciado del artículo 24. No obstante, partiendo de que debe haber una interrelación, en la naturaleza jurídica de las cosas, entre los principios generales del Derecho penal y del Derecho administrativo, la propia Constitución distingue los criterios de regulación del Derecho administrativo, por supuesto, a través de la proclamación del principio de legalidad sancionadora. Principio que, efectivamente, aparece en otras disposiciones de la Constitución, como puede ser, en otros ámbitos, el artículo 45.3.

Además, enlazando con algunas de las críticas que subyacen en las enmiendas de los distintos grupos parlamentarios, sobre todo las relativas al artículo 142, que habla de los mecanismos de individualización de la responsabilidad administrativa y respondiendo a esos temores que subyacen en algunas enmiendas, que intentaremos también corregir por vía de transacción, yo quisiera exponerles lo que es doctrina de nuestro Tribunal Supremo, por lo que hace, por ejemplo, al principio de la presunción de inocencia, que debe efectivamente existir, estar en práctica y ser realizado también en el ámbito del Derecho administrativo: Principio de legalidad, principio de presunción de inocencia.

Dice nuestro Tribunal Supremo: La presunción de inocencia, que fuerza a probar de manera cumplida la realización efectiva por el inculpado de la acción o la omisión reprochables, es de rigurosa aplicación al Derecho sancionatorio administrativo. Y la presunción de legalidad de la decisión administrativa, que privilegiaría a ésta con la dispensa de la prueba, no implica un desplazamiento de la carga de la prueba hacia el administrado. Lo que

la presunción de legalidad de la decisión administrativa desplaza es, simplemente, la carga de accionar, es decir, de impugnar la decisión para destruir la presunción de validez de la que se beneficia la Administración. Pero la impugnación que realice el administrado podrá fundarse, justamente, en la falta de pruebas de que la decisión administrativa ha partido.

Yo creo que esta filosofía está claramente dentro —y no nos debe de llevar a confusiones— del texto que aquí se contempla, tal como queda redactado a lo largo de este título V del proyecto de ley.

En resumen, señorías, creo que se recogen los criterios constitucionales para el ámbito del Derecho administrativo, recogiéndose también los criterios del Derecho penal; que, además, se hace una modesta pero importante compilación que intenta evitar la dispersión y que consigue, por tanto, un mayor índice de seguridad jurídica, y ésta se produce, claro está, por la transposición —cómo no— de las múltiples disposiciones que figuraban en la Ley 38 de 1984.

Paso a continuación a referirme a lo que son aspectos concretos y respuesta concreta a las distintas enmiendas que han planteado los grupos parlamentarios y los Diputados intervinientes.

En primer lugar tengo que decir —creo que ya se ha repartido— que al título V, a lo que es la propia redacción del título, nosotros presentamos una enmienda que podría fácilmente transaccionar con la número 263, del Centro Democrático y Social —en este trámite ausente—, pero que, por otro lado, tiene también, a pesar de su ausencia, carácter de transacción porque no llega a ser formulada en su literalidad por el grupo proponente, tal y como la formulamos nosotros. El Grupo proponente señala que debería cambiarse la denominación del título, pero no da una alternativa reguladora concreta. Nosotros damos esa alteranativa reguladora como enmienda transaccional y creo que quedará más claro y más correcto, a lo que es además el propio contenido del título la denominación de «régimen sancionador y de control de los transportes por carretera y de las actividades auxiliares y complementarias de los mismos».

En relación al artículo 142 valgan ya mis anteriores reflexiones, desde el punto de vista de los principios generales del Derecho aplicables a los medios y formas de individualización de la responsabilidad, pero he de anunciar, asimismo, que asumimos en su integridad la enmienda 654, del PDP, defendida por el señor Ortiz, por lo que se refiere al apartado 2 de este artículo 142. Lo asumimos en su literalidad y, efectivamente, queda mucho más correcto este apartado redactado de la siguiente manera: La responsabilidad administrativa se exigirá a las personas físicas...

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señoría, el texto lo tienen los señores parlamentarios.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: De acuerdo, era a efectos de «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cuesta, hemos hecho un esfuerzo, en parte por la conveniencia de todos y de su señoría en particular, por ver este título en la sesión de hoy.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: El único problema es, señor Presidente, que en muchas ocasiones cuando se transacciona, a efectos del «Diario de Sesiones», el lector, el jurista de fuera o el ciudadano no se entera sobre qué se ha transaccionado o por qué razón se ha introducido una modificación, porque no aparece así reseñada en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego a S. S. que haga un esfuerzo en línea con el que han hecho los demás señores Diputados.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Muchas gracias, señor Presidente, intentaré hacerlo.

Se transacciona, por tanto, se eliminan las reiteraciones y se va a una fórmula nueva en este número 2 del artículo 142.

En relación a otras enmiendas, quisiera decir que implícitamente con esta nueva redacción y, por tanto, asumiendo la enmienda 654, del Grupo Mixto, se están acogiendo algunos criterios y algunos temores expresados en las demás enmiendas que se han planteado, fundamentalmente aquellas del Grupo Popular y la enmienda número 13, del señor Hermoso Rojas, del Grupo Mixto.

En cuanto a la argumentación del señor Mardones, le contestaría a la pregunta que nos lanza de cómo se traslada la responsabilidad al infractor real, por parte de aquel que inicialmente aparece señalado por el efecto de la ley como responsable, que la nueva redacción resuelve el problema, pero, además, a efectos exclusivamente aclaratorios, hay dos mecanismos: el propio expediente administrativo, gestionado acorde a como hemos explicado, y otros mecanismos que, efectivamente, existen a través de la responsabilidad en otros órdenes del Derecho, responsabilidad civil, laboral, etcétera. Creo que con esto he contestado a todas las enmiendas relativas al artículo 142.

En relación con el artículo 144 presentamos una enmienda transaccional, que en algunos aspectos es asunción literal de enmiendas de otros grupos, pero que como intenta recoger el criterio de más grupos enmendantes la presentamos como transaccional. Es una enmienda transaccional con la número 116, de Izquierda Unida-Grupo Mixto —que tampoco está presente en estos momentos—, que recoge en el último inciso prácticamente el contenido literal de su enmienda 116, y con las enmiendas 478, 480, 481, 482, 483 y 484, del Grupo Popular, que prácticamente pasan a ser asumidas en su literalidad, y con la enmienda 655, de la Agrupación del PDP, Grupo Mixto.

El artículo 144 quedaría en la forma que se ha distribuido por escrito y que será reflejado al final de la votación. Simplemente quiero decir que con esta enmienda transaccional se modifican, respecto del informe de la Ponencia, el párrafo 2 del artículo 144, el párrafo 3, las letras c), d) y e), una remisión que se hace en la letra f) y la letra y) de este artículo.

A este artículo, muy atinadamente o al menos con la profundidad que da su excelente conocimiento del Derecho, el señor Pardo Montero nos ha presentado una enmienda, la 401, en la que manifiesta un cierto escrúpulo respecto del hecho de que este texto legislativo recoja la reincidencia no sólo en el 144, sino en el 145, y, en virtud de esa reincidencia, algunas de las faltas graves pasen a ser muy graves y algunas de las faltas leves se conviertan en graves. Quisiera decir al señor Pardo Montero que, en lo que es la filosofía general de lo que debe ser en el futuro una desaparición de la reincidencia en todos los órdenes, podríamos estar de acuerdo. Ahora bien, la reforma parcial del Código Penal, realizada en 1983 en nuestro país, en la que he tenido el gusto de intervenir como ponente, no ha eliminado del Código Penal la reincidencia. Sí se ha eliminado la multirreincidencia. Yo creo que aquí la multirreincidencia no aparece recogida, y sí está recogida la reincidencia, pero una reincidencia en unos términos incluso más restringidos de lo que ha sido la reincidencia que contempla la reforma parcial de nuestro Código Penal de 1983, porque se refiere sólo a aquellos supuestos cometidos, primero, con identidad de vehículo, con identidad de circunstancias, no con identidad de vulneración de un artículo y reincidencia, por otro lado, que se circunscribe a un período muy escaso de tiempo, a los doce últimos meses. No estamos hablando, por tanto, de una reincidencia anterior ni exagerada.

Soy consciente de que me estoy extendiendo excesivamente y muy apresuradamente voy a decir que por parte del Grupo Socialista también presentamos enmienda transaccional al artículo 145, con las enmiendas 488, 489, 491, que indirectamente se asume en su literalidad, 493 y 494, del Grupo Popular. No asumimos otras enmiendas del Grupo Popular porque responden a otra mecánica, están dentro de su propia coherencia enmendante y no encajan con el tenor del texto y porque discrepamos en la valoración de dos supuestos muy concretos, en sí deben ser faltas leves o graves o graves o muy graves. Creo que son aspectos muy de detalle y no voy a hacer especial mención a ellos, pero este artículo 145 transacciona con las enmiendas a las que me he referido y básicamente modifica las letras g), h) y k) en su regulación.

El artículo 146 también tiene una enmienda transaccional. Asumimos prácticamente en su tenor literal la enmienda 501, del Grupo Popular, y hacemos transacción con las enmiendas 502, 506, 504, 656, indirectamente con la filosofía de la enmienda 14, del señor Hermoso Rojas, y la enmienda 303, del señor Pardo Montero, que también indirectamente ve realizado aquí el anhelo que denunciaba respecto de la letra l), porque suprimimos esa referencia genérica a otros reglamentos y disposiciones ajenos al tenor del actual artículo 146.

Respecto al artículo 147, presentamos enmienda transaccional que tiene proximidad en las intenciones con la 657, del PDP, aunque discrepa de la redacción literal que da la Agrupación del PDP del Grupo Mixto, pero sirve de aproximación nuestra propuesta y claramente está en la línea de las enmiendas 513 y 510, que se asumen en su literalidad, 511, 512 y la enmienda 15, del Grupo Mix-

to, presentadas en este trámite. Me refiero, por tanto, al artículo 147, en sus números 1 y 4 e incluso en el último párrafo del número 3. Necesidades de economía procesal hacen que no reproduzca en este trámite una lectura literal de cuáles son estas exactas modificaciones.

Respecto del artículo 148, presentamos también nueva redacción que pone en concordancia el tenor del 148 con nuestra enmienda transaccional respecto a cómo quedaría redactado el artículo 144, a), en su segundo párrafo, que, a su vez, ha sido transaccionado con la enmienda 478 y que ahora lo sería con la enmienda 514, del Grupo Popular, para este artículo 148.

Finalmente, respecto al artículo 150 asumimos la enmienda 521, del Grupo Popular. Creo que hemos hecho un intenso esfuerzo de aproximación, incluso con estas nuevas redacciones las dudas que podrían suscitar a algunas de SS. SS., sobre todo en el terreno de los principios, del acercamiento a lo que es la filosofía emanada de nuestra Constitución, de la jurisprudencia del Tribunal Supremo y de la realización del principio de seguridad jurídica, se despejan con estas transaccionales, se mejora el texto, creo, y contribuimos entre todos a lo que debe ser una labor de acercamiento, sobre todo cuando éste se rige básicamente por principios jurídico-técnicos, que en este sentido son los que motivan la labor de transacción del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Pido a los Grupos que se refieran directamente a su posición respecto a los esfuerzos de aproximación del Grupo Socialista. En primer lugar tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, no voy a consumir ni siquiera un minuto. Primero, retiramos la enmienda 654 y mantenemos el resto. Segundo, a la vista de la exposición del señor Cuesta, el PDP va a votar en contra de todos los artículos del proyecto, sobre todo si el señor Presidente, en uso de sus facultades y de su flexibilidad bien probada, no nos da oportunidad de responder a su argumentación. La filosofía que inspira el régimen sancionador de la ley ya la conozco, después de la exposición del señor Cuesta y, consiguientemente, anuncio el voto negativo a todos los artículos del texto.

El señor **PRESIDENTE**: Si S. S. quiere responder al señor Cuesta, está en el uso de la palabra y esta Presidencia le ampara para que el señor Ortiz lo lleve a efecto.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, a estas horas hacer una exposición sobre la filosofía del Derecho sancionador, sobre su identidad, no analogía, con los principios del Derecho Penal, estaría fuera de lugar.

Simplemente voy a decir, señor Presidente, que el casuismo no se justifica haciendo una trasposición de la Ley de 1984, porque si dicha Ley es mala no se puede ni debe trasponer —en otra legislatura tuvimos oportunidad de ver en qué medida nos pareció mala, aunque fuera desde otro grupo parlamentario—, y no se han tenido en cuenta los principios del Derecho Penal. No lo digo desde ningun-

na actitud que pueda parecer, ni mucho menos, de enfrentamiento con el Grupo Socialista ni tampoco con la Presidencia, que ha dado pruebas de benevolencia y flexibilidad. Simplemente creo que no es el momento de entrar en un debate, que sería muy importante poderlo realizar, sobre la configuración que en el régimen sancionador, en materia de Derecho administrativo o en cualquier otro ámbito, tiene el Grupo mayoritario de la Cámara.

Reitero mi anuncio de votar negativamente incluso a los artículos no enmendados, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, recojo la observación que nos ha formulado la Presidencia y lo hago con mucho gusto porque a caballo regalado no se le mira el diente. La intervención del señor Cuesta nos ha ilustrado. Creo que están recogidas algunas enmiendas, como las 14 y 15 y parcialmente la 13, en lo que prácticamente pretendíamos, quedando resuelto por la supresión. Agradezco al Grupo Socialista que haya quitado la figura en relación a trasladar la responsabilidad, ya que esto hubiera creado un problema bastante complejo. Por tanto, señor Presidente, voy a retirar mis tres enmiendas, la 13, 14 y 15, por entender que han sido suficientemente recogidas, sobre todo la 14 y la 15, en las reservas que teníamos y se han hecho perfectamente con las enmiendas que teníamos a los artículos 146 y 147 que ha presentado el Partido Socialista, y de esta manera abrevio el trámite.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pardo Montero.

El señor **PARDO MONTERO**: Muy brevemente también, quiero agradecer al señor Cuesta la amabilidad de las palabras que ha tenido a bien dirigirme. Pero tengo que decir, en síntesis, que yo no puedo compartir su criterio, sin duda muy brillantemente expuesto por él mismo en defensa del texto del proyecto ni de la modificación introducida. Es cierto que la enmienda transaccional presentada constituye una parcial innovación en algunos aspectos respecto a enmiendas por mí formuladas que mejoran técnicamente el proyecto, pero no cambia, en absoluto, la filosofía del tema.

Yo tengo que decir que es cierto que no estamos en el mundo del Derecho Penal estrictamente. Estamos en un mundo paralelamente en cuanto que es un mundo sancionador. Tampoco estamos hablando de una reincidencia como tal que se pueda hacer correr últimamente similar a la del Código Penal, pero sí estamos hablando de una reiteración. Yo no sé si dijo en su exposición que hablaba de la referencia al mismo vehículo; yo no veo exactamente eso en el texto. Si veo una referencia expresa a que sean hechos incardinados en el mismo apartado del precepto, lo cual parece establecer una suerte de reiteración.

Es cierto que en el Código Penal se mantiene todavía la agravante decimoquinta del artículo 10 con carácter genérico. También es cierto que por imperativos de un De-

recho moderno y equitativo han desaparecido todas aquellas agravantes específicas que por acumulación de faltas leves suponían un cambio y un salto cualitativo para inculcar lo que antes era falta en un aspecto punitivo a nivel de delito. Esto es, más o menos, lo que sucede aquí. No ha desaparecido de la ley y no existe una contradicción —por lo menos yo he querido captar eso— entre lo que S. S. afirmaba respecto de lo que invocó el señor Mardones y yo mismo. Yo no dije que el señor Mardones no tuviese razón —ni muchísimo menos— cuando hablaba de la multiplicidad de tipología sentada en estos preceptos sancionadores. Yo lo que decía es que había inconcreción y generalización justamente en aquellos que yo invocaba con motivo de mis propias enmiendas y no mostraba ningún parecer atinente a los demás. Es más, probablemente yo sería más partidario de que apareciesen los tipos concretos, aunque fuesen muchos y complejos, pero que no se acudiese a fórmulas indeterminadas por relación a otras leyes o incluso a otras normas de rango inferior que pudiesen poner en tela de juicio la seguridad jurídica.

Hay un tema que me agradaría que me contestase y es que en el artículo 148, apartado 2 —y lo dije expresamente—, existe la capacidad de la Administración para no hacer uso de esas circunstancias de agravación de esa sanción por consecuencia de la reiteración estableciendo una proporcionalidad, de forma que aquel gran empresario que presta cantidad de servicios tiene posibilidad de infringir relativamente y mientras no salte esa proporcionalidad puede serle atenuada la pena y puede no aplicársele la norma, y aquel modesto empresario que sólo realiza un servicio, por contra, a la primera de cambio se puede ver ya involucrado por el peso de la agravación consecutiva a una reincidencia. Me gustaría que me contestase a esto, porque introduce una inseguridad mayúscula en relación al Derecho Penal con la que yo, en principio, no puedo estar de acuerdo, aunque respete muchísimo los argumentos expuestos por el digno representante del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, en plan compensatorio de tiempo, mantengo las siete enmiendas, desde la 815 a la 821, ambas inclusive. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón. Su señoría puede atender los ruegos de la Presidencia, que le ampara en el derecho a argumentar la contestación del señor Cuesta.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Agradezco su gentileza, señor Presidente, pero se da la circunstancia de que, aparte de su amabilidad y dada la hora, voy a intentar colaborar otra vez con la Presidencia en la dirección con economía de tiempo.

Paso a comentar directamente las enmiendas transaccionales que ofrece el Grupo Socialista, empezando por la que ha presentado al Título V. No afecta a ninguna en-

mienda de nuestro Grupo y, por tanto, es un tema en el que no entramos ni salimos.

Las razones que ha dado el portavoz del Grupo Socialista respecto a la enmienda transaccional al artículo 142, son que en ella se recogía gran parte del espíritu de varias enmiendas del Grupo de Coalición Popular, pero al ser implícitamente no podemos estar de acuerdo; si hubiera sido explícitamente, con toda seguridad hubiéramos estado a favor de esa enmienda transaccional.

En relación con la enmienda transaccional al artículo 142, entendemos que no se ha recogido en absoluto lo que se intentaba con nuestras enmiendas y, por tanto, nos oponemos a transaccionar en este artículo 142. En cambio, la enmienda que se ha presentado al artículo 144 es justamente el caso contrario, porque vemos que se ha recogido parte de lo que intentábamos con nuestras enmiendas 478, 480, 481, 482, 483 y 484. Aunque no colma todo lo que nosotros pretendíamos que se recogiera, entendemos que el esfuerzo de aproximación ha sido digno de tener en cuenta y, por tanto, vamos a estar a favor de esa enmienda transaccional.

Respecto a la enmienda referida al artículo 145, también ha habido una aproximación, aunque no suficiente, a nuestras enmiendas 488, 489, 491, 493 y 494, y en base a esa aproximación también haremos el esfuerzo de transaccionar en este artículo 145.

La enmienda presentada al artículo 146 transacciona con varias enmiendas de nuestro Grupo y por esa razón, como ha habido una aproximación, aunque no suficiente, creo que basta para que podamos aceptar la propuesta que hace el Grupo Socialista.

Algo semejante ocurre con el artículo 147, a la vista del número de enmiendas del Grupo Popular que se quedan en parte recogidas en la transacción.

La enmienda transaccional al artículo 148 recoge parte de la enmienda 514 y aunque hay otra fracción de la enmienda que queda fuera, entendemos que también se puede aceptar por haber recogido lo mayoritario. Lo mismo ocurre con la enmienda transaccional al artículo 151 por haber recogido parte y haberse aproximado a lo que aspirábamos nosotros.

Expuesta nuestra posición ante las enmiendas transaccionales que ha presentado el Grupo Socialista, si me permite la Presidencia voy a resumir las enmiendas que retira nuestro Grupo en este momento procesal. Hay un primer grupo, como dije al principio, que se retiran justamente porque eran reiteraciones por nuestra parte, y son las enmiendas 476, 479, 500, 496, 519, 506, 512, 515, 519 y 520 bis. Y también se retiran las enmiendas consecuencia de esta transacción, que son todas aquellas que habíamos presentado a los artículos 144, 145, 146, 147, 148 y 150, que si desea la Presidencia puedo especificar cuáles son.

El señor **PRESIDENTE**: Hágalo, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Al artículo 144, las enmiendas 478, 480, 479, 481, 482, 479, 483, 479, 484, 479, y 485.

Las enmiendas referidas al artículo 145 son las 486, 488, 500, 487, 492, 489, 493, 491, 490, 494, 495, 496, 497 y 499. Si se repite alguna de ellas es porque ya las había retirado anteriormente.

Las enmiendas referidas al artículo 146 son la 502, 503, 505, 506, 501, 504 y 507.

Las enmiendas referidas al artículo 147 son la 508, 509, 510, 513, 511 y 512.

La enmienda referida al artículo 148 es la 514.

Las enmiendas referidas al artículo 150 son la 519, 520 bis y la 521.

Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pardo Montero.

El señor **PARDO MONTERO**: Si llego a tiempo, señor Presidente, en un esfuerzo de aproximación retiro la enmienda 303, al artículo 146, l), manteniendo las enmiendas 301 y 302.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, retiro la enmienda 654.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar las enmiendas 655, 656, 657 y 658, de la Agrupación de Diputados del PDP.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 15; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas.

Pasamos a votar la enmienda 116 de la Agrupación de Izquierda Unida.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda. Las enmiendas 13, 14 y 15 del señor Mardones han sido retiradas.

Del señor Pardo Montero quedan vigentes las enmiendas 301 y 302, que pasamos a votar a continuación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 15; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas.

Están vigentes las enmiendas 50 y 51 del Grupo del PNV, que pasamos a votar a continuación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, uno; en contra, 15; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas.

Están vigentes las enmiendas de Minoría Catalana 815, 816, 817, 818, 819, 820 y 821. Se procede a su votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos, finalmente, a votar las enmiendas del Grupo de Coalición Popular que permanecen vigentes, señor Comisión, que son 474, 475, 477, 498, 516, 517, 518, 522 y 523.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 15; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, vamos a votar las enmiendas transaccionales ofrecidas por el Grupo Parlamentario Socialista, en cuya relación hay una que sobra, es decir, se va a presentar un punto 2 de la 142, que está incluido literalmente en la siguiente.

Se vota la enmienda transaccional al Título V.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, uno; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda, así como el Título V, que se votará con otros rótulos al final del debate.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 142, que es de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda y el artículo 142.

El artículo 144, señor Cuesta, es también de texto completo.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 144.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional y el artículo 144.

Pasamos, a continuación, a la enmienda transaccional al artículo 145, que también, señor Cuesta, es de texto completo. ¿Es así? (Asentimiento.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda y el artículo 145.

Pasamos a continuación a votar la enmienda transaccional al artículo 146, que también es de texto completo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional y el artículo 146.

Pasamos a la enmienda transaccional al artículo 147, que también es de texto completo. Procedemos a su votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional y el artículo 147.

Votamos la enmienda transaccional al artículo 148, punto 1, letra a), que además significa la supresión del punto 3 de este artículo. Quizá, aunque se propone así, luego votaremos separadamente el segundo párrafo del punto 3.

Vamos a votar la enmienda transaccional al 148.1, a).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba el apartado a) del punto 1 del artículo 148.

Vamos a votar la enmienda transaccional al artículo 150, punto 4.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba la enmienda transaccional al artículo 150, punto 4.

A continuación, vamos a votar aquellos artículos y apartados que no han sido votados en las enmiendas transaccionales. Serían el 143, el 148, que habría que votar el punto 1, salvo la letra a), el punto 2 entero, y el punto tres. ¿Cuál es el párrafo que se ha suprimido?

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Señor Presidente, como no tuve trámite de réplica, me había emplazado el señor Montero a replicar en torno a su enmienda en relación precisamente al párrafo segundo del número 2 del artículo 148, y, en este sentido, no lo dije en mi anterior exposición —lo digo ahora como emplazamiento— que asumimos su enmienda. Eso significa que la redacción que le damos al 148 es la misma de la enmienda transaccional, es decir, el párrafo que hemos aprobado ahora, uno nuevo, como la letra a) respecto al número 1 y respecto al número 2 supresión del segundo párrafo.

El señor **PRESIDENTE**: En el escrito mecanografiado pone respecto al número 3.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Pero es el 2.

El señor **PRESIDENTE**: Lo corregimos en este acto, señor Letrado.

Segundo párrafo del punto 2 y el 3 tal como está.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Perdón, es todo el número 2.

El señor **PRESIDENTE**: El 149 está sin votar; el 150 se ha votado solamente el punto 4, y falta por votar el 1, 2 y 3; el 151 hay que votarlo, 152 y 153.

El señor **SEDO I MARSAL**: Solicito votación separada para los artículos 143, 151 y 152.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Solicito votación separada del artículo 143.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna propuesta más? (Pausa.)

En consecuencia, señorías, vamos a votar, en primer lugar, el artículo 143.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, uno; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

A continuación, vamos a votar el artículo 148, punto 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 19; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda suprimido el punto 2 del artículo 148.

A continuación, el resto del artículo 148, salvo la letra a) del punto 1, que ya había sido votado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la parte que restaba del artículo 148, y en consecuencia completada la votación de este artículo.

Pasamos, a continuación, a votar el artículo 149.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, tres; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos, a continuación a votar el artículo 150, puntos 1, 2 y 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los puntos 1, 2 y 3 del artículo 150.

A continuación, votamos los artículos 151 y 152, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.
Finalmente, votamos el artículo 153, según el texto de la Ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, uno; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Señorías, hemos llegado al final del Título V. Les anuncio que les llegará la convocatoria para el próximo lunes, a las cuatro y media de la tarde, del debate y propuestas de resolución sobre el Consejo de Seguridad Nuclear y, en su caso, continuación de este proyecto de ley.

Muchas gracias, desde esta Presidencia, por su colaboración en las tareas legislativas.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y veinticinco minutos de la noche.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961