



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## VIII LEGISLATURA

Serie A:  
PROYECTOS DE LEY

21 de febrero de 2006

Núm. 63-6

### ENMIENDAS

#### **121/000063 Por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera.**

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las enmiendas presentadas en relación con el Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de febrero de 2006.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

A la Mesa de la Comisión de Economía y Hacienda

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de la diputada **María Olaia Fernández Davila** Diputada del Bloque Nacionalista Galego (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la que se modifica el Régimen Fiscal de las reorganizaciones empresariales y del Sistema Portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de febrero de 2006.—**María Olaia Fernández Davila**, Diputada.—**José Antonio Labordeta Subías**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

#### ENMIENDA NUM. 1

FIRMANTE:

**Doña María Olaia Fernández Davila**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

De sustitución.

Modificación del artículo segundo, apartado segundo (art. 2.2).

Texto que se propone:

«2. La deducción prevista en el apartado anterior será del 18 por ciento en el supuesto de adquisición de nuevos vehículos industriales o comerciales de transporte por carretera, sólo para aquella parte de la inversión que reglamentariamente se determine que contribuye de manera efectiva a la reducción de la contaminación atmosférica.»

#### ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

**Doña María Olaia Fernández Davila**  
(Grupo Parlamentario Mixto)

De modificación.

Modificar el título del artículo sexto y su apartado 1. (art. 6 y 6.1).

Texto que se propone:

Artículo sexto. Bonificación en el Impuesto sobre Actividades Económicas para el transporte por carretera para los años 2006 y 2010.

1. Se aplicará una bonificación del 50 por ciento en las cuotas del Impuesto sobre Actividades Económicas correspondientes a los años 2006 a 2010 para las actividades clasificadas en los grupos 721 y 722 de la sección primera de las Tarifas aprobadas por el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las Tarifas y la Instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

---

**ENMIENDA NÚM. 3**

**FIRMANTE:**

**Doña María Olaia Fernández Davila  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De modificación.

Disposición adicional (nueva).

Texto que se propone:

Disposición adicional (nueva). Plan PETRA II.

El Gobierno, en el plazo de tres meses, procederá a presentar, ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, un balance que permita evaluar la aplicación del Plan Estratégico para el sector del Transporte de mercancías por carretera (PETRA) durante sus casi cinco años de vigencia.

Asimismo, procederá a elaborar, conjuntamente con las principales asociaciones de transportistas y operadores del sector, un plan PETRA II capaz de incidir en aquellos ámbitos de la actividad de transporte de mercancías por carretera que merman la capacidad de competir de transportistas y operadores para poder afrontar las desventajas competitivas que padecen en el contexto de la Unión Europea e internacional. El plan PETRA II será presentado en Comisión, en el Congreso de los Diputados, en el plazo de 6 meses desde la aprobación de la presente Ley.

---

**ENMIENDA NÚM. 4**

**FIRMANTE:**

**Doña María Olaia Fernández Davila  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición.

Disposición adicional (nueva).

Texto que se propone:

Disposición adicional. Medidas de apoyo al sector del transporte por carretera.

El Gobierno, en el plazo de tres meses desde la aprobación de la presente Ley, procederá a evaluar y revisar el Plan Estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera (PETRA), en aquellos aspectos que inciden sobre el apoyo al sector desde la perspectiva de su operativa en la Unión Europea, después de la ampliación y de su internacionalización. Entre estos deberán tener especial relevancia la puesta en marcha de mecanismos de apoyo al sector mediante organismos especializados, como el ICEX, así como la adecuación de instrumentos financieros públicos o con participación pública, como el ICO o ENISA que faciliten la adecuación del sector a un mercado mucho más competitivo, en un contexto de continuadas alzas en los precios de los carburantes. Con esta finalidad, los citados organismos establecerán convenios de colaboración con las asociaciones empresariales representativas del sector del transporte de mercancías por carretera.

---

**ENMIENDA NÚM. 5**

**FIRMANTE:**

**Doña María Olaia Fernández Davila  
(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición.

Disposición adicional (nueva).

Texto que se propone:

Disposición adicional (nueva). Jubilación anticipada de los conductores de transporte de mercancías por carretera.

«El Gobierno procederá, durante el año 2006, a adoptar las medidas reglamentarias pertinentes con el fin de desarrollar el artículo 161.2 del Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, a los efectos de incorporar al grupo profesional de los conductores de transporte pesado de mercancías por carretera, adscritos al régimen general de la seguridad social, entre los beneficiarios del derecho a la jubilación anticipada a partir de los 60 años, sin penalizaciones ni reducciones en la cuantía de las prestaciones económicas a las que tengan derecho. Dicha regulación también se aplicará a dichos profesionales adscritos al régimen especial de trabajadores autónomos.»

**ENMIENDA NÚM. 6**

**FIRMANTE:**  
**Doña María Olaia Fernández Davila**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición.

Disposición adicional (nueva).

Texto que se propone:

Disposición adicional (nueva). Enfermedades profesionales de los profesionales del transporte por carretera.

«El Gobierno procederá, durante el año 2006, a elaborar un listado de enfermedades profesionales correspondientes al grupo de profesionales que efectúen actividades de transporte por carretera, con el fin de incorporarlas a la normativa vigente.»

**ENMIENDA NÚM. 7**

**FIRMANTE:**  
**Doña María Olaia Fernández Davila**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición.

Disposición adicional (nueva).

Texto que se propone:

Disposición adicional (nueva). Libertad de amortización para las inversiones destinadas a la adquisición de vehículos industriales con más de 6 tm de peso máximo.

«Se modifica el artículo 11.2 del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, a los efectos de añadirle un nuevo apartado f) con el siguiente redactado:

“2. Podrán amortizarse libremente:

.../...

f) Los vehículos industriales de más de 6 toneladas de peso máximo autorizado comprendidos en los apartados 23, 26, 27, 29 y 30 del anexo del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”».

**ENMIENDA NÚM. 8**

**FIRMANTE:**  
**Doña María Olaia Fernández Davila**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición.

Disposición adicional (nueva).

Texto que se propone:

Disposición adicional (nueva). Modificación de la Ley de Impuestos Especiales en lo que se refiere al concepto de exportación aplicado a los carburantes contenidos en los depósitos para el funcionamiento de los vehículos.

«Se modifica el apartado 8 del artículo 4 de la Ley 38/1992, de 29 de diciembre, de Impuestos Especiales, siendo que la redacción resultante es la siguiente:

8. Exportación. La salida del ámbito territorial interno con destino fuera del ámbito territorial comunitario.

También se considerará exportación la salida, del ámbito territorial comunitario, de los carburantes contenidos en los depósitos normales de vehículos y contenedores especiales y utilizados en el funcionamiento de los mismos con ocasión de su circulación de salida del referido ámbito.»

**ENMIENDA NÚM. 9**

**FIRMANTE:**  
**Doña María Olaia Fernández Davila**  
**(Grupo Parlamentario Mixto)**

De adición.

Disposición adicional (nueva).

Texto que se propone:

Disposición adicional (nueva). Propuesta de introducción de una excepción nacional relativa a los periodos de conducción permitidos en la modificación del Reglamento (CEE) n.º 3820/85.

«El Gobierno, ante la próxima modificación del Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, procederá a instar a las instituciones comunitarias la introducción de una excepción nacional al artículo 8.6 del nuevo Reglamen-

to comunitario, con el fin de permitir hasta 9 ó 10 períodos de conducción.»

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana a instancia del Diputado don Joan Puigcercós i Boixassa, al amparo de lo establecido en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley, por el que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector de transporte por carretera.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 febrero de 2006.—**Joan Puigcercós i Boixassa**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).

#### ENMIENDA NÚM. 10

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario de**  
**Esquerra Republicana (ERC)**

De modificación.

Se modifica el artículo segundo, que quedará redactado como sigue:

Artículo segundo. Modificación del apartado 2 del artículo 39 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo.

Con efectos para los períodos impositivos que se inicien a partir del día 1 de enero de 2006, el apartado 2 del artículo 39 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, quedará redactado de la siguiente manera:

«2. La deducción prevista en el apartado anterior será del 18 por ciento en el supuesto de adquisición de nuevos vehículos industriales o comerciales de transporte por carretera, sólo para aquella parte de la inversión que reglamentariamente se determine que contribuya de manera efectiva a la reducción de la contaminación atmosférica.»

#### JUSTIFICACIÓN

Se propone incrementar, del 12% al 18%, el porcentaje de deducción aplicable a las inversiones destinadas

a la adquisición de vehículos industriales o comerciales de transporte por carretera, en cuanto que contribuyan de manera efectiva a la reducción de la contaminación atmosférica.

La evolución y crecimiento de la economía española mantiene una estrecha correlación y dependencia de la evolución del transporte por carretera, las cuales difícilmente podrán modificarse a corto y medio plazo. Por ello es preciso estimular por todas las vías posibles la continuada sustitución de los vehículos industriales y comerciales de transporte por aquellos modelos más avanzados y que incorporen las tecnologías más avanzadas para la reducción de las emisiones contaminantes y para la protección del medio ambiente.

Por ello se propone el incremento del porcentaje de deducción aplicable a aquella parte de la inversión correspondiente a la adquisición de nuevos vehículos industriales o comerciales de transporte por carretera que contribuya de manera efectiva a la reducción de la contaminación atmosférica.

#### ENMIENDA NÚM. 11

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario de**  
**Esquerra Republicana (ERC)**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional, con el siguiente redactado:

Disposición adicional (nueva). Plan PETRA II.

El Gobierno, en el plazo de tres meses, procederá a presentar, ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, un balance que permita evaluar la aplicación del Plan Estratégico para el sector del Transporte de mercancías por carretera (PETRA) durante sus casi cinco años de vigencia.

Asimismo, procederá a elaborar, conjuntamente con las principales asociaciones de transportistas y operadores del sector, un plan PETRA II capaz de incidir en aquellos ámbitos de la actividad de transporte de mercancías por carretera que merman la capacidad de competir de transportistas y operadores para poder afrontar las desventajas competitivas que padecen en el contexto de la Unión Europea e internacional. El plan PETRA II será presentado en Comisión, en el Congreso de los Diputados, en el plazo de 6 meses desde la aprobación de la presente Ley.

## JUSTIFICACIÓN

El Plan Estratégico para el sector del Transporte de mercancías por carretera (PETRA), dependiente del Ministerio de Fomento, aprobado en 2001, contempla diez líneas estratégicas de actuación.

Transcurridos casi cinco años del plan PETRA, su balance ha sido desigual, si bien se constata que el sector mantiene importantes déficits que debieran ser afrontados. Con esta finalidad se propone presentar, por parte del Ministerio de Fomento, en colaboración con las principales asociaciones transportistas y operadores, un balance sobre la aplicación del plan PETRA y sus programas, con el fin de poner en marcha un plan PETRA II orientado a estimular las mejoras de competitividad que debe afrontar el sector del transporte por carretera ante los nuevos retos que presenta la Unión Europea y el continuado proceso de internacionalización, en un contexto de creciente incremento en los precios de los carburantes.

## ENMIENDA NÚM. 12

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario de**  
**Esquerra Republicana (ERC)**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional con el siguiente redactado:

Disposición adicional. Medidas de apoyo al sector del transporte por carretera.

El Gobierno, en el plazo de tres meses desde la aprobación de la presente Ley, procederá a evaluar y revisar el Plan Estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera (PETRA) en aquellos aspectos que inciden sobre el apoyo al sector desde la perspectiva de su operativa en la Unión Europea, después de la ampliación y de su internacionalización. Entre estos deberán tener especial relevancia la puesta en marcha de mecanismos de apoyo al sector mediante organismos especializados, como el ICEX, así como la adecuación de instrumentos financieros públicos o con participación pública, como el ICO o ENISA, que faciliten la adecuación del sector a un mercado mucho más competitivo, en un contexto de continuadas alzas en los precios de los carburantes. Con esta finalidad, los citados organismos establecerán convenios de colaboración con las asociaciones empresariales representativas del sector del transporte de mercancías por carretera.

## JUSTIFICACIÓN

El Plan Estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera (PETRA), dependiente del Ministerio de Fomento, aprobado en 2001, contemplaba diversas líneas estratégicas de actuación que, para la consecución de la modernización y mejora de la eficiencia del sector, proponían el apoyo a la expansión exterior, sin embargo, sólo se pusieron en marcha dos proyectos con esta finalidad:

— El proyecto de expansión a nuevos mercados con fuerte potencial de desarrollo.

— El proyecto de canalización de las ayudas a la expansión exterior.

En ambos casos se trata de iniciativas que han experimentado un escaso recorrido y que resultan insuficientes para las necesidades del sector, por lo que se propone su revisión e impulso.

## ENMIENDA NÚM. 13

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario de**  
**Esquerra Republicana (ERC)**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional.

Disposición adicional (nueva). Propuesta de introducción de una excepción nacional relativa a los periodos de conducción permitidos en la modificación del Reglamento (CEE) n.º 3820/85.

«El Gobierno, ante la próxima modificación del Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, procederá a instar a las instituciones comunitarias la introducción de una excepción nacional al artículo 8.6 del nuevo Reglamento comunitario, con el fin de permitir hasta 9 ó 10 periodos de conducción.»

## JUSTIFICACIÓN

El carácter periférico de España en el conjunto de la Unión Europea comporta que, en los recorridos trans-estatales, las distancias para el transporte con origen o destino en la península ibérica tengan un componente de mayor distancia que los recorridos habituales entre la mayoría de Estados miembros, que gozan de una

mayor cercanía entre los centros de producción y consumo y no necesitan realizar trayectos hacia o desde la periferia. Esta situación comporta, para el sector español de transporte de mercancías por carretera, unos problemas de distribución del tiempo de trabajo no contemplados específicamente en la modificación del Reglamento (CEE) n.º 3820/85, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, con graves consecuencias económicas para la actividad y sociales para los profesionales del sector.

Con la modificación propuesta se trata de que los conductores pudiesen disponer de 9 ó 10 períodos de conducción sin sobrepasar las 90 horas bisemanales, ya que cada vez es más frecuente que los conductores de larga distancia no puedan retornar a sus lugares de origen en seis días y que, por tanto, tengan que tomar los descansos semanales a lo largo del trayecto. Para ellos, esta eventualidad supone una auténtica condena. A nadie le gustaría permanecer un fin de semana confinado y aislado en el área de descanso de una autopista, sin alojamiento ni condiciones higiénicas adecuadas y en un país lejano. Como quiera que el fenómeno ha coincidido en los últimos años con un importante incremento en los robos a camiones en los aparcamientos de las áreas de servicio, es fácil comprender que las circunstancias de descanso distan mucho de ser las necesarias para el mantenimiento de unos niveles razonables de calidad de vida. Tanto más sangrante es la situación en cuanto se trata de una obligación encaminada, en principio, a garantizarles unas condiciones de reposo adecuadas.

Con la modificación propuesta, la seguridad no se ve mermada en nada, más bien al contrario, por el hecho de que un trabajador conductor pueda tener la flexibilidad en tomar los periodos de conducción necesarios para volver a casa.

No se trata de efectuar más de las 90 horas de conducción bisemanales que actualmente establece el documento objeto de conciliación ni tampoco de reducir las horas de descanso del conductor, solamente se trata de permitir más flexibilidad a la hora de organizar la normativa establecida para la conducción y el descanso en el marco de los parámetros marcados.

La modificación no modifica las condiciones de seguridad en carretera, admite que un conductor español y de otros países periféricos pueda disponer de 9 ó 10 periodos de conducción, dentro de los 15 máximos, sin sobrepasar las 90 horas bisemanales de trabajo máximas permitidas y no conduciendo más de 9 ó 10 horas cada día, para posibilitarle regresar a su domicilio en Alicante, Almería, Lisboa o Roma.

Este reconocimiento especial de los trabajadores obligados a permanecer durante períodos prolongados fuera de sus domicilios se ha realizado en otros sectores, como la pesca, donde se regula una jornada especial para los pescadores de altura. La modificación propuesta se contemplará de acuerdo con lo que esta-

blece el artículo 13 del futuro nuevo reglamento de la Comisión y el Consejo, que faculta a los Estados miembros a incorporar excepciones del artículo 5 al artículo 9 del mismo, debidas a «condiciones individuales en su territorio», siempre y cuando se cumplan los objetivos establecidos en el artículo 1.

## ENMIENDA NÚM. 14

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario de**  
**Esquerra Republicana (ERC)**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional con el siguiente redactado:

Disposición adicional (nueva). Libertad de amortización para las inversiones destinadas a la adquisición de vehículos industriales con más de 6 tm de peso máximo.

«Se modifica el artículo 11.2 del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, a los efectos de añadirle un nuevo apartado f) con el siguiente redactado:

“2. Podrán amortizarse libremente:

f) Los vehículos industriales de más de 6 toneladas de peso máximo autorizado comprendidos en los apartados 23, 26, 27, 29 y 30 del anexo del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial”.»

## JUSTIFICACIÓN

Permitir la aplicación de libertad de amortización para las inversiones en adquisición de vehículos de transporte por carretera, con el fin de propiciar la renovación de las flotas sin perder competitividad.

El vigente Impuesto sobre Sociedades, aprobado por Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades es restrictivo en lo que se refiere a permitir la libertad de amortización de elementos del inmovilizado material, pero lo admite, con carácter general, en el artículo 11.2 del TRIS en determinados supuestos. Así mismo, el TRIS admite la libertad de amortización aplicable a la pequeña empresa a través del Régimen Especial de Incentivos Fiscales para las

empresas de reducida dimensión. Ello comporta que las empresas de transporte por carretera de menor dimensión ya pueden aplicarse este incentivo, siempre que no superen los límites de facturación establecidos, pero no así las que tienen mayor dimensión, que a su vez son las que mantienen un mayor volumen de actividad internacional. Esta dualidad normativa favorece un proceso de atomización de las empresas del sector, opuesto a lo que se pretende para la mayoría de sectores, desde la perspectiva de la internacionalización.

### ENMIENDA NÚM. 15

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario de**  
**Esquerra Republicana (ERC)**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional con el siguiente redactado:

Disposición adicional (nueva). Modificación de la Ley de Impuestos Especiales en lo que se refiere al concepto de exportación aplicado a los carburantes contenidos en los depósitos para el funcionamiento de los vehículos.

«Se modifica el apartado 8 del artículo 4 de la Ley 38/1992, de 29 de diciembre, de Impuestos Especiales, siendo que la redacción resultante es la siguiente:

8. Exportación. La salida del ámbito territorial interno con destino fuera del ámbito territorial comunitario.

También se considerará exportación la salida, del ámbito territorial comunitario, de los carburantes contenidos en los depósitos normales de vehículos y contenedores especiales y utilizados en el funcionamiento de los mismos con ocasión de su circulación de salida del referido ámbito.»

### JUSTIFICACIÓN

El artículo 4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, que por la presente viene a modificarse, en su apartado 8, cuya redacción actual fue introducida mediante la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, se da la definición al concepto exportación, excluyéndose de forma expresa de dicho concepto los carburantes contenidos en los depósitos normales de los vehículos y contenedores especiales y utilizados

para el funcionamiento de los mismos. La exclusión de los citados carburantes del concepto de exportación no se da en el Reglamento (CEE) 2454/1993, de la Comisión, de 2 de julio, que considera en su artículo 233, apartado b), que existe exportación por el mero hecho de atravesar la frontera del territorio aduanero de la Comunidad.

La definición del concepto de exportación hecha por el Reglamento de la Comisión es mucho más acorde que el introducido a través de la Ley 53/2002. Existe, además, una contradicción evidente en el propio texto normativo cuando éste exige del impuesto a las importaciones de carburantes contenidos en los depósitos normales de vehículos automóviles comerciales y de contenedores especiales, con un máximo de 200 litros.

Es decir, la ley contempla y reconoce como importación la entrada de carburante pero no la salida del territorio español, con lo que el carburante comprado por los transportistas españoles que viajan fuera del ámbito de la Unión (los más frecuentes a Marruecos) no gozan de la correspondiente exención por exportación, y por el contrario, los transportistas de terceros países sí gozan de exención por la importación de dichos carburantes.

Este contrasentido redundará en perjuicio de los empresarios y transportistas españoles, ya que el carburante supone el 30 por ciento de los costes de los mismos. Dichos costes, y en especial la subida de los carburantes, no pueden repercutirlos a terceros con la consecuente pérdida de competitividad, y cuando pueden, ello redundará en un encarecimiento del producto.

### ENMIENDA NÚM. 16

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario de**  
**Esquerra Republicana (ERC)**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional con el siguiente redactado:

Disposición adicional (nueva). Propuesta de introducción de una excepción nacional relativa a los periodos de conducción permitidos en la modificación del Reglamento (CEE) n.º 3820/85.

«El Gobierno, ante la próxima modificación del Reglamento (CEE) n.º 3820/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, procederá a instar a las

instituciones comunitarias la introducción de una excepción nacional al artículo 8.6 del nuevo Reglamento comunitario, con el fin de permitir hasta 9 ó 10 períodos de conducción.»

### JUSTIFICACIÓN

El carácter periférico de España en el conjunto de la Unión Europea comporta que, en los recorridos transestatales, las distancias para el transporte con origen o destino en la península ibérica tengan un componente de mayor distancia que los recorridos habituales entre la mayoría de Estados miembros, que gozan de una mayor cercanía entre los centros de producción y consumo y no necesitan realizar trayectos hacia o desde la periferia. Esta situación comporta, para el sector español de transporte de mercancías por carretera, unos problemas de distribución del tiempo de trabajo no contemplados específicamente en la modificación del Reglamento (CEE) n.º 3820/85, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, con graves consecuencias económicas para la actividad y sociales para los profesionales del sector.

Con la modificación propuesta se trata de que los conductores pudiesen disponer de 9 ó 10 períodos de conducción sin sobrepasar las 90 horas bisemanales, ya que cada vez es más frecuente que los conductores de larga distancia no puedan retornar a sus lugares de origen en seis días y que, por tanto, tengan que tomar los descansos semanales a lo largo del trayecto. Para ellos, esta eventualidad supone una auténtica condena. A nadie le gustaría permanecer un fin de semana confinado y aislado en el área de descanso de una autopista, sin alojamiento ni condiciones higiénicas adecuadas y en un país lejano. Como quiera que el fenómeno ha coincidido en los últimos años con un importante incremento en los robos a camiones en los aparcamientos de las áreas de servicio, es fácil comprender que las circunstancias de descanso distan mucho de ser las necesarias para el mantenimiento de unos niveles razonables de calidad de vida. Tanto más sangrante es la situación en cuanto se trata de una obligación encaminada, en principio, a garantizarles unas condiciones de reposo adecuadas.

Con la modificación propuesta, la seguridad no se ve mermada en nada, más bien al contrario, por el hecho de que un trabajador conductor pueda tener la flexibilidad en tomar los períodos de conducción necesarios para volver a casa.

No se trata de efectuar más de las 90 horas de conducción bisemanales que actualmente establece el documento objeto de conciliación ni tampoco de reducir las horas de descanso del conductor, solamente se trata de permitir más flexibilidad a la hora de organizar la normativa establecida para la conducción y el descanso en el marco de los parámetros marcados.

La modificación no modifica las condiciones de seguridad en carretera, admite que un conductor español y de otros países periféricos pueda disponer de 9 ó 10 períodos de conducción, dentro de los 15 máximos, sin sobrepasar las 90 horas bisemanales de trabajo máximas permitidas y no conduciendo más de 9 ó 10 horas cada día, para posibilitarle regresar a su domicilio en Alicante, Almería, Lisboa o Roma.

Este reconocimiento especial de los trabajadores obligados a permanecer durante períodos prolongados fuera de sus domicilios se ha realizado en otros sectores, como la pesca, donde se regula una jornada especial para los pescadores de altura. La modificación propuesta se contemplará de acuerdo con lo que establece el artículo 13 del futuro nuevo reglamento de la Comisión y el Consejo, que faculta a los Estados miembros a incorporar excepciones del artículo 5 al artículo 9 del mismo, debidas a «condiciones individuales en su territorio», siempre y cuando se cumplan los objetivos establecidos en el artículo 1.

A la Mesa de la Comisión Economía y Hacienda

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda de totalidad al Proyecto de Ley por el que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, por la que se solicita la devolución al Gobierno.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de febrero de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

### ENMIENDA NÚM. 17

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De totalidad.

### JUSTIFICACIÓN

Después de casi dos años de gobierno socialista, las medidas económicas necesarias para dinamizar nuestra economía, hacerla más competitiva para poder competir en un mercado mundial cada vez más globalizado y hacerla más productiva, han brillado hasta ahora por su ausencia.

Sin embargo, este nuevo Proyecto de Ley en materia económica que presenta el Gobierno se caracteriza por no contener las medidas que la economía española necesita en este momento. En un entorno económico internacional, caracterizado por la creciente globalización e integración de los mercados mundiales de bienes, servicios y factores productivos, el papel del Gobierno debe orientar la actividad económica y la acción de los agentes sociales empresariales hacia una permanente mejora de la productividad y de la competitividad exterior e interior. La mejora del bienestar de los ciudadanos y la convergencia real con las sociedades más prósperas de nuestro entorno inmediato dependen de ello.

Este Proyecto de Ley, además, como otros anteriores que le han precedido, contiene diversidad de modificaciones inconexas entre sí. Viene a dar cobertura a materias tan dispares como una adaptación de una directiva comunitaria sobre reorganizaciones empresariales, a nuevas medidas tributarias para financiar la sanidad, a las medidas contenidas en el acuerdo que se adoptó con el sector del transporte para paliar la subida de los precios de los carburantes, a la deducción por doble imposición internacional, etc. En definitiva, una especie de cajón de sastre que en nada contribuye a la transparencia y a la buena técnica legislativa.

Entre las medidas que contiene, las destinadas a financiar la sanidad no se consideran las más adecuadas, pues parten de la tesis de que la financiación de la sanidad es un problema exclusivo de las Comunidades Autónomas y que el papel del Estado sólo obedece a su función coordinadora en materia sanitaria y a su potestad para establecer impuestos. A pesar de que el problema financiero de la sanidad se debe, en su mayor parte, al crecimiento extraordinario y no homogéneo en el territorio de la población, la solución planteada por el Gobierno no tiene en cuenta los principios constitucionales de cohesión, solidaridad, garantía y cobertura suficiente de un servicio básico como la sanidad. Por el contrario, la solución presentada se basa en una subida de impuestos sobre el consumo a pagar por los ciudadanos, a la que hay que añadir la experimentada por las bebidas alcohólicas y el tabaco en septiembre de 2005.

---

A la Mesa de la Comisión de Economía y Hacienda

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por el que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario y se aprueban

medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de febrero de 2006.—**Eduardo Zaplana Hernández-Soro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

## ENMIENDA NÚM. 18

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De modificación.

El apartado I queda redactado de la siguiente manera:

«Esta Ley tiene por objeto la introducción de diversas medidas tributarias. El capítulo I modifica el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, con varias finalidades. En primer lugar, y con el objetivo de favorecer la productividad de la economía española y de promover la inversión y la internacionalización de las empresas, se rebaja el tipo general del Impuesto al 30%, se crean dos nuevos tipos reducidos de gravamen del 25 y el 20% para empresas de reducida dimensión y microempresas y se amplía el ámbito de aplicación del régimen de las empresas de reducida dimensión. Se elimina en su totalidad la doble imposición interna e internacional. Asimismo, se habilita legalmente al Gobierno, con carácter general, para que adecue a la realidad económica las tablas de amortización y permitir a las empresas hacer dotaciones que reflejen la verdadera depreciación de los activos y, además, para los ejercicios 2006 y 2007 se establece libertad de amortización para las inversiones realizadas en esos ejercicios.

En segundo lugar, se procede a dar ejecución a las medidas legislativas en materia fiscal que han sido acordadas por el Gobierno con el sector del transporte por carretera con el objeto de paliar la situación generada por la constante y acelerada elevación que viene experimentando el precio de los combustibles. En este sentido, se adoptan además otra serie de medidas, como la revisión del régimen de estimación objetiva del IRPF y del régimen especial simplificado del IVA de tributación de los sectores de transporte, agrícola y pesquero y la creación de un gasóleo profesional para el sector del transporte.

Por último, se aprueba la adopción de una serie de medidas dirigidas a aportar recursos adicionales destinados a financiar el sistema sanitario. En concreto, el restablecimiento del equilibrio inicial del sistema, que se ha visto alterado por el crecimiento “anormal” de la población, el mantenimiento de la cláusula de garantía

de crecimiento de los recursos como el PIB, el establecimiento de la Cartera Básica de Servicios Sanitarios de acuerdo con lo establecido en la Ley de Cohesión y Calidad Sanitaria, el desarrollo del Fondo de Cohesión Sanitaria, tanto en lo que respecta a su cobertura financiera como a sus normas de reparto y utilización y la garantía de que en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla la prestación de los servicios sanitarios se realizará en condiciones de calidad equiparables al resto del territorio.

Con tales objetivos, la presente Ley se estructura en tres capítulos, doce artículos, siete disposiciones adicionales, una transitoria y dos finales.»

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas realizadas al Proyecto de Ley.

---

#### ENMIENDA NÚM. 19

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De modificación.

Se suprime el apartado III del Proyecto de Ley y los apartados IV y V pasan a ser los apartados III y IV, respectivamente.

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas realizadas al Proyecto de Ley.

---

#### ENMIENDA NÚM. 20

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De modificación.

Se modifica el párrafo primero del apartado V, que queda redactado de la siguiente manera:

La disposición adicional primera recoge, de acuerdo con las nuevas previsiones comunitarias, la fecha de aplicación del régimen especial en relación con las

entidades de otros Estados miembros para las que la Directiva 2005/19/CE ha ampliado el ámbito de aplicación.

Las disposiciones adicionales segunda y tercera recogen medidas relativas a la amortización de los activos de las empresas, con el fin de mejorar la inversión productiva de las mismas.

La disposición adicional cuarta recoge la necesidad de proporcionar mayor financiación con el objeto de garantizar una asistencia sanitaria de calidad obliga a adoptar una serie de medidas.

Las disposiciones adicionales quinta, sexta y séptima van dirigidas a mejorar la tributación de los sectores del transporte mediante la revisión de los sistemas de estimación objetiva del IRPF, simplificado de IVA la creación de un gasóleo profesional.

En cuanto a la disposición transitoria única (resto del apartado igual).

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con las enmiendas realizadas al Proyecto de Ley.

---

#### ENMIENDA NÚM. 21

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade un nuevo artículo primero, que quedará redactado de la siguiente manera:

«Artículo primero. Modificación del apartado 1 del artículo 28 del texto refundido de la Ley del impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, que queda redactado como sigue:

“1. El tipo general de gravamen para los sujetos pasivos de este impuesto es del 30 por ciento”».

#### JUSTIFICACIÓN

La economía española está acusando en el último año una intensa pérdida de competitividad. Por ello es necesario establecer medidas que permitan dinamizar la actividad empresarial en España y evitar la deslocalización de empresas de nuestro territorio. Teniendo en cuenta que los países de nuestro entorno económico aplican unos tipos de gravamen en el Impuesto sobre

Sociedades bastante inferiores a nuestro tipo vigente, si no queremos seguir perdiendo competitividad, es absolutamente imprescindible rebajar el tipo de gravamen general.

---

### ENMIENDA NÚM. 22

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De modificación.

Se modifica la actual redacción del proyecto de ley, introduciendo el siguiente cambio:

Donde dice «... será del 12 por ciento...», debe decir: «... será del 18 por ciento...».

### JUSTIFICACIÓN

Se incrementa del 12% al 18% el porcentaje de deducción aplicable a las inversiones destinadas a la adquisición de vehículos industriales o comerciales de transporte por carretera, en cuanto que contribuyan a la reducción de la contaminación atmosférica.

---

### ENMIENDA NÚM. 23

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade un nuevo artículo segundo, que quedará redactado de la siguiente manera:

«Artículo segundo. Modificación del artículo 30 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, que queda redactado de la siguiente manera:

Artículo 30. Deducción para evitar la doble imposición interna: dividendos y plusvalías de fuente interna.

1. Cuando entre las rentas del sujeto pasivo se computen dividendos o participaciones en beneficios de otras entidades residentes en España se deducirá el 100 por ciento de la cuota íntegra que corresponda a la base imponible derivada de dichos dividendos o partici-

paciones en beneficios. La base imponible derivada de los dividendos o participaciones en beneficios será el importe íntegro de éstos.

2. La deducción también se aplicará en los supuestos de liquidación de sociedades, separación de socios, adquisición de acciones o participaciones propias para su amortización y disolución sin liquidación en las operaciones de fusión, escisión total o cesión global del activo y pasivo, respecto de las rentas computadas derivadas de dichas operaciones, en la parte que correspondan a los beneficios no distribuidos, incluso los que hubieran sido incorporados al capital, y a la renta que la sociedad que realiza las operaciones a que se refiere el párrafo anterior deba integrar en la base imponible de acuerdo con lo establecido en el artículo 15.3 de esta ley.

3. La deducción prevista en los apartados anteriores no se aplicará respecto de las siguientes rentas:

a) Las derivadas de la reducción del capital o de la distribución de la prima de emisión de acciones o participaciones, sin perjuicio de lo previsto en el último párrafo del apartado anterior.

Cuando conjuntamente con las operaciones referidas en el párrafo anterior se produzca la distribución de dividendos o participaciones en beneficios, se aplicará la deducción sobre ellos de acuerdo con las normas establecidas en este artículo.

b) Las previstas en los apartados anteriores, cuando con anterioridad a su distribución se hubiere producido una reducción de capital para constituir reservas o compensar pérdidas, el traspaso de la prima de emisión a reservas, o una aportación de los socios para reponer el patrimonio, hasta el importe de la reducción, traspaso o aportación.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no se aplicará respecto de las rentas distribuidas que se hubieran integrado en la base imponible sin haberse producido respecto de aquéllas la compensación de bases imponibles negativas, excepto que la no compensación hubiese derivado de lo previsto en el apartado 2 del artículo 25 de esta ley.

c) Las distribuidas por el fondo de regulación de carácter público del mercado hipotecario.

d) Los dividendos o participaciones en beneficios que correspondan a acciones o participaciones adquiridas dentro de los dos meses anteriores a la fecha en que aquéllos se hubieran satisfecho cuando con posterioridad a esta fecha, dentro del mismo plazo, se produzca una transmisión de valores homogéneos.

e) Cuando la distribución del dividendo o la participación en beneficios no determine la integración de renta en la base imponible o cuando dicha distribución haya producido una depreciación en el valor de la participación. En este caso la recuperación del valor de la participación no se integrará en la base imponible.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no se aplicará cuando:

1.º El sujeto pasivo pruebe que un importe equivalente a la depreciación del valor de la participación se ha integrado en la base imponible del Impuesto sobre Sociedades tributando a alguno de los tipos de gravamen previstos en los apartados 1, 2 y 7 del artículo 28 o en el artículo 114 de esta ley, en concepto de renta obtenida por las sucesivas entidades propietarias de la participación con ocasión de su transmisión, y que dicha renta no haya tenido derecho a la deducción por doble imposición interna de plusvalías.

En este supuesto, cuando las anteriores entidades propietarias de la participación hubieren aplicado a las rentas por ellas obtenidas con ocasión de su transmisión la deducción por reinversión de beneficios extraordinarios, la deducción será del 18 por ciento del importe del dividendo o de la participación en beneficios.

La deducción se practicará parcialmente cuando la prueba a que se refiere este párrafo e) tenga carácter parcial.

2.º El sujeto pasivo pruebe que un importe equivalente a la depreciación del valor de la participación se ha integrado en la base imponible del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, en concepto de renta obtenida por las sucesivas personas físicas propietarias de la participación, con la ocasión de su transmisión. La deducción se practicará parcialmente cuando la prueba a que se refiere este párrafo e) tenga carácter parcial.

En este supuesto, la deducción no podrá exceder del importe resultante de aplicar al dividendo o a la participación en beneficios el tipo de gravamen que en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas corresponde a las ganancias de capital integradas en la parte especial de la base imponible.

f) Los dividendos o participaciones en beneficios correspondientes a entidades de la Zona Especial Canaria procedentes de beneficios que hayan tributado a los tipos indicados en el apartado 8 del artículo 28 de esta ley. A estos efectos, se considerará que las rentas recibidas proceden en primer lugar de dichos beneficios.

4. Cuando entre las rentas del sujeto pasivo se computen las derivadas de la transmisión de valores representativos del capital o de los fondos propios de entidades residentes en territorio español que tributen al tipo general de gravamen o al tipo del 40 por ciento, se deducirá de la cuota íntegra el resultado de aplicar el tipo de gravamen al incremento neto de los beneficios no distribuidos, incluso los que hubieran sido incorporados al capital social, que correspondan a la participación transmitida, generados por la entidad participada durante el tiempo de tenencia de dicha participación o al importe de las rentas computadas si éste fuere menor.

La información requerida para hacer efectivo lo regulado en este apartado será suministrada por la entidad participada en la forma que se establezca reglamentariamente.

Cuando, debido a la fecha de adquisición de la participación, no pudiera determinarse el importe de los beneficios no distribuidos en la fecha de adquisición de la participación, se presumirá que los valores se adquirieron por su valor teórico.

La aplicación de la presente deducción será incompatible con el diferimiento por reinversión previsto en el artículo 21 de la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, en la parte correspondiente a la renta que ha disfrutado de la deducción prevista en el presente apartado.

Lo previsto en el presente apartado también se aplicará a las transmisiones de valores representativos del capital de las entidades a que se refiere el párrafo b) del apartado 2 del artículo 28 de esta ley, debiendo aplicarse, a estos efectos, el tipo de gravamen previsto en el referido apartado 2.

La deducción prevista en este apartado no se aplicará respecto de la parte del incremento neto de los beneficios no distribuidos que corresponda a rentas no integradas en la base imponible de la entidad participada debido a la compensación de bases imponibles negativas.

5. Las cantidades no deducidas por insuficiencia de cuota íntegra podrán deducirse de las cuotas íntegras de los períodos impositivos que concluyan en los siete años inmediatos y sucesivos.»

## JUSTIFICACIÓN

Eliminar en su totalidad la doble imposición interna, bien como consecuencia del reparto de dividendos o de la venta de acciones o participaciones.

## ENMIENDA NÚM. 24

### FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Popular en el Congreso**

De modificación.

El artículo tercero pasa a tener, con modificaciones, el contenido del artículo primero del Proyecto de Ley. De esta manera, este artículo queda redactado de la siguiente manera:

«Artículo tercero. Modificación de los apartados 1 y 2 del artículo 32 del texto refundido de la Ley del

Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, que quedan redactados de la siguiente manera.

1. Cuando en la base imponible se computen dividendos o participaciones en los beneficios pagados por una entidad no residente en territorio español, se deducirá el impuesto efectivamente pagado por esta última respecto de los beneficios con cargo a los cuales se abonan los dividendos, en la cuantía correspondiente de tales dividendos, siempre que dicha cuantía se incluya en la base imponible del sujeto pasivo.

En caso de distribución de reservas se atenderá a la designación contenida en el acuerdo social, entendiéndose aplicadas las últimas cantidades abonadas a dichas reservas.

2. Tendrá también la consideración de impuesto efectivamente pagado el impuesto satisfecho por las entidades participadas directamente por la sociedad que distribuye el dividendo y por las que, a su vez, estén participadas directamente por aquéllas, y así sucesivamente, en la parte imputable a los beneficios con cargo a los cuales se pagan los dividendos.»

#### JUSTIFICACIÓN

Eliminar en su totalidad la doble imposición internacional.

#### ENMIENDA NÚM. 25

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De modificación.

El artículo cuarto pasa a tener el contenido del artículo segundo del Proyecto de Ley, es decir:

«Artículo cuarto. Modificación del apartado 2 del artículo 39 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo.»

(resto igual).

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la introducción de un nuevo artículo segundo.

#### ENMIENDA NÚM. 26

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De modificación.

El apartado b) del artículo quinto queda redactado como sigue:

«b) Que la prima sea emitida en el año 2006, con una cobertura máxima de un año y cuyo periodo de cobertura se inicie en el mismo ejercicio.

Esta reducción será de aplicación a las pólizas cuya cobertura alcance cualquier ámbito geográfico.

La repercusión del Impuesto sobre las Primas de Seguros por las entidades aseguradoras a las personas que contraten los seguros que tengan derecho a la bonificación anterior se realizará consignando en el recibo, de forma separada, la cuota resultante de aplicar el tipo de gravamen y la cuota resultante de aplicar la bonificación.

En el plazo de un mes desde la entrada en vigor de la presente ley, las entidades aseguradoras regularizarán la repercusión del Impuesto y su bonificación a las personas que contraten los seguros que tengan derecho a bonificación respecto de las primas emitidas entre el 1 de enero de 2006 y la fecha de entrada en vigor de la presente ley.»

#### JUSTIFICACIÓN

Para introducir dos consideraciones el ámbito geográfico y las primas emitidas entre el 1 de enero y la fecha de entrada en vigor de esta ley, para evitar conflictos posteriores de interpretación.

#### ENMIENDA NÚM. 27

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De modificación.

El artículo quinto pasa a tener el contenido del artículo tercero del Proyecto de Ley. Es decir:

«Artículo quinto. Modificación del capítulo VIII del Título VII del Texto Refundido del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo.»

(resto igual).

## JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la introducción de un nuevo artículo tercero.

## ENMIENDA NÚM. 28

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De modificación.

Se modifica el título y el apartado uno del artículo sexto del Proyecto de Ley de la siguiente forma:

Donde dice: «... años 2006 y 2007...» debe decir: «... años 2006 a 2010...».

## JUSTIFICACIÓN

La situación actual del sector, caracterizada por un aumento estructural de los precios de los combustibles, de la ampliación europea y la mayor competencia que eso supone, exige un periodo de adaptación de cinco años en el que se beneficiarán de la reducción de la establecida en este artículo del Impuesto de Actividades Económicas.

## ENMIENDA NÚM. 29

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade un nuevo artículo sexto, con la siguiente redacción:

«Artículo sexto. El artículo 108 del RDL 4/2004, queda redactado de la siguiente manera:

Artículo 108. Ámbito de aplicación: cifra de negocios.

1. Los incentivos establecidos en este capítulo se aplicarán siempre que el importe neto de la cifra de negocios habida en el período impositivo inmediato anterior sea inferior a 10 millones de euros.

2. Cuando la entidad fuere de nueva creación, el importe de la cifra de negocios se referirá al primer

período impositivo en que se desarrolle efectivamente la actividad. Si el período impositivo inmediato anterior hubiere tenido una duración inferior al año, o la actividad se hubiere desarrollado durante un plazo también inferior, el importe neto de la cifra de negocios se elevará al año.

3. Cuando la entidad forme parte de un grupo de sociedades en el sentido del artículo 42 del Código de Comercio, el importe de la cifra de negocios se referirá al conjunto de entidades pertenecientes a dicho grupo. Igualmente se aplicará este criterio cuando una persona física por sí sola o conjuntamente con otras personas físicas unidas por vínculos de parentesco en línea directa o colateral, consanguínea o por afinidad, hasta el segundo grado inclusive, se encuentren con relación a otras entidades de las que sean socios en alguno de los casos a que se refiere el artículo 42 del Código de Comercio. A los efectos de lo dispuesto en este apartado, se entenderá que los casos del artículo 42 del Código de Comercio son los recogidos en la Sección 1.ª del capítulo 1 de las normas para la formulación de las cuentas anuales consolidadas, aprobadas por Real Decreto 1815/1991, de 20 de diciembre.»

## JUSTIFICACIÓN

Mejorar la tributación de las pequeñas y medianas empresas, ampliando el importe de la cifra de negocios a la que le es aplicable el régimen especial de incentivos fiscales para las empresas de reducida dimensión, de 8 a 10 millones de euros.

## ENMIENDA NÚM. 30

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade un nuevo artículo séptimo, con la siguiente redacción:

«Artículo séptimo. Se modifica el artículo 114 del RDL 4/2004, que quedará redactado en los siguientes términos:

Las entidades que cumplan las condiciones previstas en el artículo 108 de esta ley tributarán con arreglo a la siguiente escala, excepto si de acuerdo con lo previsto en el artículo 28 de esta ley deban tributar a un tipo diferente del general:

a) Por la parte de base imponible comprendida entre 0 y 150.000 euros, al tipo 25 por 100.

b) Por la parte de base imponible restante, al tipo del 30 por 100.

Cuando el período impositivo tenga una duración inferior al año, la parte de la base imponible que tributará al tipo del 25 por 100 será la resultante de aplicar a 150.000 euros la proporción en la que se hallen el número de días del período impositivo entre 365 días, o la base imponible del período impositivo cuando ésta fuera inferior.

No obstante, las entidades cuyo importe neto de la cifra de negocios habida en el período impositivo anterior sea inferior a 1 millón de euros tributarán con arreglo a la siguiente escala, excepto si de acuerdo con lo previsto en el artículo 28 de esta ley deban tributar a un tipo diferente al general:

a) Por la parte de base imponible comprendida entre 0 y 30.000 euros, al tipo del 20 por 100.

b) Por la parte de base imponible comprendida entre 30.001 y 150.000 euros, al tipo del 25 por ciento.

c) Por la parte de base imponible restante, al tipo del 30 por 100.

Cuando el período impositivo tenga una duración inferior al año, la parte de la base imponible que tributará al tipo del 20 por 100 será la resultante de aplicar a 30.000 euros la proporción en la que se hallen el número de días del período impositivo entre 365 días, o la base imponible del período impositivo cuando ésta fuera inferior. Asimismo, en tales supuestos, la parte de la base imponible que tributará al tipo del 25 por 100 será la resultante de minorar a la cantidad resultante de aplicar a 150.000 euros la proporción en la que se hallen el número de días del período impositivo entre 365 días el importe de base imponible que debe tributar al 20 por 100, o a la base imponible restante del período impositivo cuando ésta sea inferior.»

#### JUSTIFICACIÓN

La economía española está acusando una pérdida de competitividad. Por ello es necesario establecer medidas que permitan dinamizar la actividad empresarial en España y evitar la deslocalización de empresas de nuestro territorio. Por ello, y teniendo en cuenta que el tejido empresarial español está conformado en su mayoría por pequeñas y medianas empresas, se rebaja la tributación de las mismas, estableciendo dos nuevos tipos en el Impuesto de Sociedades. Por un lado, se crea un tipo del 20% para las empresas que facturen menos de 1.000.000 de euros, por sus primeros 30.000 euros de beneficio. Por otro, se crea un tipo del 25% para las empresas que facturen menos de 10 millones de euros, por sus primeros 150.000 euros de beneficio.

#### ENMIENDA NÚM. 31

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De supresión.

Se propone suprimir el artículo cuarto del Proyecto de Ley.

#### JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión de este artículo que el Gobierno propone como fórmula para que las Comunidades Autónomas puedan aumentar los recursos con los que financiar la sanidad, por no estar de acuerdo con la misma. El Gobierno parte de la tesis de que el problema de la financiación sanitaria es un problema exclusivo de las Comunidades Autónomas y, para ello, entre otras cosas, propone la posibilidad de que éstas aumenten sus impuestos. El Grupo Parlamentario Popular cree que este problema no debe trasladarse ni exclusiva ni principalmente a las Comunidades Autónomas y, en ningún caso, por la vía de aumentar más impuestos (ya se aumentaron en 2005 los impuestos de alcohol y tabaco) que, en último extremo, van a perjudicar a los ciudadanos.

#### ENMIENDA NÚM. 32

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade un nuevo artículo octavo, con el contenido del artículo quinto del Proyecto de Ley, con la siguiente redacción:

«Artículo octavo. Bonificación en el Impuesto sobre las primas de seguros de las operaciones de seguro de transporte público urbano y por carretera.

Durante el año 2006 y siguientes, tendrán una bonificación del 75 por 100 en el Impuesto sobre las Primas de Seguros las operaciones de seguro relacionadas con el transporte público urbano y por carretera de mercancías o viajeros en las que concurran las siguientes circunstancias:

a) Que cubran los riesgos de accidentes personales de los ocupantes de los vehículos de transporte, de daños propios sufridos por los vehículos de transporte y

de su responsabilidad civil por uso y circulación, de daños sobre las mercancías transportadas o de cualquier otra responsabilidad civil del transportista.

b) Que la prima sea emitida en el año 2006 y siguientes, con una cobertura máxima de un año y cuyo período de cobertura se inicie en el mismo ejercicio.

La repercusión del Impuesto sobre las Primas de Seguros por las entidades aseguradoras a las personas que contraten los seguros que tengan derecho a la bonificación anterior se realizará consignando en el recibo, de forma separada, la cuota resultante de aplicar el tipo de gravamen y la cuota resultante de aplicar la bonificación.»

#### JUSTIFICACIÓN

El aumento de los precios de los carburantes representa una amenaza estructural y a largo plazo para el sector, por lo que no debe limitarse solo a 1 año.

#### ENMIENDA NÚM. 33

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade un nuevo artículo noveno, con el contenido del artículo sexto del Proyecto de Ley. Es decir:

«Artículo noveno. Bonificación en el Impuesto sobre Actividades Económicas para el transporte por carretera para los años 2006 y 2001.»  
(resto igual).

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la introducción de un nuevo artículo sexto.

#### ENMIENDA NÚM. 34

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

La disposición adicional única del Proyecto de Ley pasa a ser la disposición adicional primera, que queda con la siguiente redacción:

«Disposición adicional primera. Aplicación del Anexo de la Directiva 90/434/CEE modificada por la Directiva 2005/191CE, de 17 de febrero.»  
(resto igual).

#### JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la introducción de nuevas disposiciones adicionales.

#### ENMIENDA NÚM. 35

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional segunda (nueva). Libertad de amortización.

«Libertad de amortización para las inversiones que comiencen en 2006 y 2007.

1. Los elementos de activo fijo material nuevos, adquiridos a partir de la entrada en vigor de esta norma y dentro de los años 2006 y 2007, gozarán de libertad de amortización.

A estos efectos, en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y en el Impuesto sobre Sociedades, serán deducibles las dotaciones practicadas contablemente, sin perjuicio del mantenimiento de la amortización mínima establecida en la normativa vigente.

2. Las inversiones iniciadas y no terminadas en el periodo a que se refiere el número anterior tendrán asimismo derecho a la libertad de amortización siempre que, como mínimo, se invierta entre 2006 y 2007 el 40 por 100 de su importe total.

3. La libertad de amortización será aplicable desde el momento en que la inversión realizada entre en funcionamiento.»

#### JUSTIFICACIÓN

Mejorar el tratamiento fiscal de la inversión productiva.

**ENMIENDA NÚM. 36**

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional tercera (nueva). Tablas de amortización.

El Gobierno revisará en el plazo de tres meses las tablas oficiales de amortización, contenidas en el Anexo del Reglamento del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por Real Decreto 1777/2004, de 30 de julio, con el fin de adecuar los coeficientes de amortización de los elementos del activo a la depreciación física y económica de los mismos.»

**JUSTIFICACIÓN**

Mejorar el tratamiento fiscal de la inversión productiva.

**ENMIENDA NÚM. 37**

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional cuarta (nueva). Financiación sanitaria.

El Gobierno, en el plazo de 6 meses, adoptará las siguientes medidas, en relación con la financiación sanitaria:

1. Restablecerá el equilibrio inicial del sistema, que se ha visto alterado por el crecimiento excepcional de la población que, como tal, no estaba previsto en el modelo de financiación vigente.

Para ello, aportará un mínimo de 1.800 millones de euros que se consolidarán en el Modelo de financiación y se repartirán y evolucionarán de acuerdo con los criterios en él establecidos que contemplarán, además de la población protegida, su edad y el hecho insular.

2. Mantendrá la cláusula de garantía de crecimiento de los recursos con el PIB nominal.

3. Establecerá una Relación Servicios Sanitarios de acuerdo con lo establecido en la Ley de Cohesión y Calidad Sanitaria, para poder determinar las necesidades de financiación de la sanidad prestada por las Comunidades Autónomas.

4. Se desarrollará el Fondo de Cohesión Sanitaria, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Financiación y en la de Cohesión y Calidad Sanitaria, tanto en lo que respecta a su cobertura financiera como a sus normas de reparto y utilización.

5. Se garantizará que en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla la prestación de los servicios sanitarios se realizará en condiciones de calidad equiparables al resto del territorio.»

**JUSTIFICACIÓN**

Las Comunidades Autónomas se están viendo sometidas a tensiones financieras debidas a un crecimiento del gasto sanitario por encima de la tasa de crecimiento del PIB nacional. Dicho crecimiento puede dividirse en dos componentes: el estrictamente cuantitativo debido al crecimiento de la población y un componente cualitativo originado por el aumento de gasto sanitario por habitante. El Grupo Parlamentario Popular no comparte la solución planteada para que las Comunidades Autónomas puedan hacer frente a esas tensiones financieras, partiendo de la tesis de que el problema es exclusivo de éstas, que son las que prestan el servicio, y que el papel de la Administración del Estado sólo obedece a su función coordinadora en materia sanitaria y a su potestad para establecer impuestos. De esta manera, el Gobierno está haciendo caso omiso a los requerimientos constitucionales de cohesión, solidaridad, garantía y cobertura suficiente de un servicio básico como la sanidad así como de la responsabilidad que el Estado tiene en este campo.

Por ello, el Grupo Parlamentario Popular entiende que nos encontramos ante un problema nacional y que, como tal, debe ser resuelto por el Gobierno de la nación con los recursos con los que cuenta para hacer frente a sus obligaciones y sin apelar a nuevos impuestos que incrementen la presión fiscal.

**ENMIENDA NÚM. 38**

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional quinta (nueva). Revisión del régimen de estimación objetiva del IRPF y del régimen especial simplificado del IVA de tributación de los sectores de transporte, agrícola y pesquero.

Con efecto para los ejercicios 2006 y siguientes y en el plazo de tres meses el Gobierno procederá a revisar el régimen de Estimación Objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y el régimen Especial Simplificado del Impuesto sobre el Valor Añadido al objeto de minorar los rendimientos y costes imputables a los sectores de transporte, agrícola y pesquero, en función del incremento total experimentado por el coste de los carburantes utilizados en su actividad.»

#### JUSTIFICACIÓN

Por ser necesaria una nueva estimación de los costes imputables al ejercicio de las actividades mencionadas.

---

#### ENMIENDA NÚM. 39

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional sexta (nueva). Gasóleo profesional.

El Gobierno, en el plazo de tres meses, creará un gasóleo bonificado para las actividades de transporte y procederá a actualizar los parámetros de referencia del gasóleo bonificado para la agricultura y la pesca.»

#### JUSTIFICACIÓN

Para adecuarse a la nueva situación creada por el encarecimiento de los combustibles en aquellos sectores que son especialmente intensivos en su uso.

#### ENMIENDA NÚM. 40

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional con el siguiente texto:

«El Gobierno regulará antes del 1 de abril de 2006 un procedimiento de devolución del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, cuya competencia corresponda a las Comunidades Autónomas.

El procedimiento mencionado establecerá la exención del Impuesto en el momento del suministro de los combustibles a los titulares de tarjetas de transporte.

La disminución de ingresos que, lo dispuesto en el apartado anterior produzca a las Comunidades Autónomas que hayan ejercido sus competencias sobre este tributo será compensada con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Las compensaciones correspondientes a la disminución de ingresos prevista en este apartado se reconocerán previa solicitud de cada Comunidad Autónoma afectada, junto con la documentación que se requiera por el Ministerio de Economía y Hacienda.»

#### JUSTIFICACIÓN

Es necesario establecer un procedimiento de devolución de fiscalidad soportada por los sectores profesionales por carretera al tiempo que establecer claramente la devolución por el Estado a las Comunidades Autónomas por la pérdida de ingresos que ello supone.

---

#### ENMIENDA NÚM. 41

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Se añade una disposición adicional nueva con el título «Libertad de amortización para las inversiones destinadas a la adquisición de vehículos industriales con más de seis toneladas de peso máximo».

«Se modifica el artículo 11.2 del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre

Sociedades, a los efectos de añadirle un nuevo apartado f) con el siguiente redactado:

“2. Podrán amortizarse libremente:

.../...

f) Los vehículos industriales de más de 6 toneladas de peso máximo autorizado comprendidos en los apartados 23, 26, 27, 29 y 30 del anexo del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.”»

#### JUSTIFICACIÓN

Permitir la aplicación de libertad de amortización para las inversiones en adquisición de vehículos de transporte por carretera, con el fin de propiciar la renovación de las flotas sin perder competitividad.

#### ENMIENDA NÚM. 42

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Disposición adicional (nueva).

Un informe sobre las nuevas necesidades del transporte de mercancías que permite actualizar al Plan Estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera (Plan PETRA).

Asimismo, procederá a elaborar, conjuntamente con las principales asociaciones de transportistas y operadores del sector, un plan PETRA II capaz de incidir en aquellos ámbitos de la actividad de transporte de mercancías por carretera que merman la capacidad de competir de transportistas y operadores para poder afrontar las desventajas competitivas que padecen en el contexto de la Unión Europea e internacional. El plan PETRA II será presentado en Comisión, en el Congreso de los Diputados, en el plazo de 6 meses desde la aprobación de la presente Ley.

#### JUSTIFICACIÓN

Transcurridos casi cinco años de vigencia del Plan PETRA, es necesaria su actualización por haberse modificado radicalmente las condiciones de su implantación.

#### ENMIENDA NÚM. 43

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

Disposición adicional. Medidas de apoyo al sector del transporte por carretera.

El Gobierno, en el plazo de tres meses desde la aprobación de la presente Ley, procederá a revisar el Plan Estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera (PETRA), en aquellos aspectos que inciden sobre el apoyo al sector desde la perspectiva de su operativa en la Unión Europea, después de la ampliación y de su internacionalización. Entre estos deberán tener especial relevancia la puesta en marcha de mecanismos de apoyo al sector mediante organismos especializados, como el ICEX, así como la adecuación de instrumentos financieros públicos o con participación pública, como el ICO o ENISA, que faciliten la adecuación del sector a un mercado, mucho más competitivo, en un contexto de continuadas alzas en los precios de los carburantes. Con esta finalidad, los citados organismos establecerán convenios de colaboración con las asociaciones empresariales representativas del sector del transporte de mercancías por carretera.

#### JUSTIFICACIÓN

El Plan Estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera (PETRA), dependiente del Ministerio de Fomento, aprobado en 2001, contemplaba diversas líneas estratégicas de actuación que, para la consecución de la modernización y mejora de la eficiencia del sector proponía el apoyo a la expansión exterior, que son necesarios adoptar a las nuevas circunstancias motivadas por la ampliación de la Unión Europea y a la variación de los precios tanto de carburantes como de suministros.

#### ENMIENDA NÚM. 44

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Popular en el Congreso**

De adición.

Disposición adicional (nueva). Propuesta de introducción de una excepción nacional relativa a los periodos de conducción permitidos en la modificación del Reglamento (CEE) n° 3820/85.

«El Gobierno, ante la próxima modificación del Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo de 20 de diciembre de 1985 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, procederá a instar a las instituciones comunitarias la introducción de una excepción nacional al artículo 8.6 del nuevo Reglamento comunitario, con el fin de permitir hasta 9 ó 10 períodos de conducción.»

### JUSTIFICACIÓN

Se pretende que los conductores puedan disponer de 9 ó 10 periodos de conducción sin sobrepasar las 90 horas bisemanales, ya que cada vez es más frecuente que los conductores de larga distancia no puedan retornar a sus lugares de origen en seis días y que, por tanto, tengan que tomar los descansos semanales a lo largo del trayecto.

Con la modificación propuesta, la seguridad no se ve mermada en nada, más bien al contrario, por el hecho de que un trabajador conductor pueda tener la flexibilidad en tomar los periodos de conducción necesarios para volver a casa.

No se trata de efectuar más de las 90 horas de conducción bisemanales que actualmente establece el documento objeto de conciliación ni tampoco de reducir las horas de descanso del conductor, solamente se trata de permitir más flexibilidad a la hora de organizar la normativa establecida para la conducción y el descanso.

En definitiva, se admite que un conductor español y de otros países periféricos pueda disponer de 9 ó 10 periodos de conducción, dentro de los 15 máximos, sin sobrepasar las 90 horas bisemanales de trabajo máximas permitidas y no conduciendo más de 9 ó 10 horas cada día, para posibilitarle regresar a su domicilio.

Este reconocimiento especial de los trabajadores obligados a permanecer durante periodos prolongados fuera de sus domicilios se ha realizado en otros sectores, como la pesca, donde se regula una jornada especial para los pescadores de altura. La modificación propuesta se contemplará de acuerdo con lo que establece el artículo 13 del futuro nuevo reglamento de la Comisión y el Consejo, que faculta a los Estados miembros a incorporar excepciones del artículo 5 al artículo 9 del mismo, debidas a «condiciones individuales en su territorio», siempre y cuando se cumplan los objetivos previstos establecidos en el artículo 1.

A la Mesa de la Comisión de Economía y Hacienda

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el

artículo 110 y siguientes del vigente reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes Enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de febrero de 2006.—**Diego López Garrido**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.

### ENMIENDA NÚM. 45

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Socialista del Congreso**

De modificación.

Se propone la siguiente redacción del artículo quinto:

«Artículo quinto. Bonificación en el Impuesto sobre las Primas de Seguros de las operaciones de seguro de transporte público urbano y por carretera.

Durante el año 2006 tendrán una bonificación del 75 por 100 en el Impuesto sobre las Primas de Seguros las operaciones de seguro relacionadas con el transporte público urbano y por carretera de mercancías o viajeros en las que concurren las siguientes circunstancias:

- a) Que cubran los riesgos de accidentes personales de los ocupantes de los vehículos de transporte, de daños propios sufridos por los vehículos de transporte y de su responsabilidad civil por uso y circulación, de daños sobre las mercancías transportadas o de cualquier otra responsabilidad civil del transportista.
- b) Que la prima se devengue en el año 2006, con una cobertura máxima de un año y cuyo período de cobertura se inicie en el mismo ejercicio.

La repercusión del Impuesto sobre las Primas de Seguros por las entidades aseguradoras a las personas que contraten los seguros que tengan derecho a la bonificación anterior se realizará consignando en el recibo, de forma separada, la cuota resultante de aplicar el tipo de gravamen y la cuota resultante de aplicar la bonificación.

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente ley, las entidades aseguradoras regularizarán la repercusión del Impuesto, aplicando la bonificación a los tomadores de los contratos de seguros que tengan derecho a la misma respecto de las primas emitidas entre el inicio de 2006 y la fecha de entrada en vigor de la presente ley.»

## MOTIVACIÓN

Debido a que la aprobación, publicación y entrada en vigor de la norma se ha de producir necesariamente una vez iniciado el ejercicio 2006, y para evitar la problemática que pudiera surgir de las primas emitidas entre el inicio del año 2006 y el momento de publicación de la ley, se plantea añadir un párrafo que posibilite que la repercusión del impuesto se devuelva en un plazo razonable, que permita a las compañías de seguros proceder a la devolución de las cuantías repercutidas al sector del transporte.

Adicionalmente se incorpora una modificación técnica, en la letra b) del precepto, sustituyendo «se emita» por «se devengue», referido a la prima.

A la Mesa de la Comisión de Economía y Hacienda

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta 22 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera.

Palacio del Congreso de los Diputados, 14 de febrero de 2006.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

## ENMIENDA NÚM. 46

## FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència  
i Unió)**

De modificación.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de modificar el artículo segundo del referido texto.

Redacción que se propone:

Artículo segundo

«Con efectos para los períodos impositivos que se inicien a partir del día 1 de enero de 2006, el apartado 2

del artículo 39 del texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, aprobado por el Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, quedará redactado de la siguiente manera:

“2. La deducción prevista en el apartado anterior será del 18 por ciento en el supuesto de adquisición de nuevos vehículos industriales o comerciales de transporte por carretera, sólo para aquella parte de la inversión que reglamentariamente se determine que contribuye de manera efectiva a la reducción de la contaminación atmosférica.”»

## JUSTIFICACIÓN

Se propone incrementar, del 12 por ciento al 18 por ciento, el porcentaje de deducción aplicable a las inversiones destinadas a la adquisición de vehículos industriales o comerciales de transporte por carretera, en cuanto que contribuyan de manera efectiva a la reducción de la contaminación atmosférica.

La evolución y crecimiento de la economía española mantiene una estrecha correlación y dependencia de la evolución del transporte por carretera las cuales difícilmente podrán modificarse a corto y medio plazo. Por ello es preciso estimular, por todas las vías posibles, la continuada sustitución de los vehículos industriales y comerciales de transporte por aquellos modelos más avanzados y que incorporen las tecnologías más avanzadas para la reducción de las emisiones contaminantes y para la protección del medio ambiente.

Por ello se propone el incremento del porcentaje de deducción aplicable a aquella parte de la inversión, correspondiente a la adquisición de nuevos vehículos industriales o comerciales de transporte por carretera, que contribuya de manera efectiva a la reducción de la contaminación atmosférica.

## ENMIENDA NÚM. 47

## FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència  
i Unió)**

De supresión.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de suprimir el artículo cuarto del referido texto.

## JUSTIFICACIÓN

La posibilidad de sobregabar los productos energéticos por parte de las Comunidades Autónomas que incluye el texto proyectado no permitirá la suficiente financiación de la asistencia sanitaria, además de suponer un factor inflacionario importante y de carga para muchos sectores económicos.

## ENMIENDA NÚM. 48

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De modificación.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de modificar el artículo quinto del referido texto.

Redacción que se propone:

Artículo quinto.

«Bonificación en el Impuesto sobre las Primas de Seguros de las operaciones de seguro de transporte urbano y por carretera.

Durante el año 2006 tendrán una bonificación del 75 por ciento en el Impuesto sobre Primas de Seguros las operaciones de seguro relacionadas con el transporte urbano y por carretera de mercancías o viajeros en las que concurren las siguientes circunstancias:... (resto igual).»

## JUSTIFICACIÓN

La propuesta formulada consiste en la eliminación del calificativo «público» en cuanto al transporte al que sea aplicable la bonificación en el Impuesto de Primas de Seguros. Se fundamenta en el hecho de que el mantenimiento del mismo sería discriminatorio para aquellas empresas que realizan transportes de viajeros o mercancías propias. Además existen casos de empresas que pueden simultanear transportes propios y para terceros, y en cualquier caso las entidades aseguradoras no disponen de la información necesaria

para la correcta aplicación de la bonificación del impuesto.

Por otro lado, la propia Resolución de 21 de octubre de 2005 de la Dirección General de Transportes no hace limitaciones de la naturaleza del transporte.

## ENMIENDA NÚM. 49

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De modificación.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de modificar el artículo quinto del referido texto.

Redacción que se propone:

Artículo quinto.

«Bonificación en el Impuesto sobre las Primas de Seguros de las operaciones de seguro de transporte público urbano y por carretera.

Durante el año 2006 tendrán una bonificación del 75 por ciento en el Impuesto sobre Primas de Seguros las operaciones de seguro relacionadas con el transporte público urbano y por carretera de mercancías o viajeros en las que concurren las siguientes circunstancias:

a) Que cubran, al menos, alguno de los riesgos siguientes: accidentes personales de los ocupantes de los vehículos de transporte, daños propios sufridos por los vehículos de transporte y su responsabilidad civil por uso y circulación, daños sobre las mercancías transportadas o de cualquier otra responsabilidad del transportista.

... (resto igual).»

## JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene un carácter técnico ya que las entidades aseguradoras comercializan productos multi-garantías que incluyen otros riesgos distintos a los expresamente enumerados, sin que éstas puedan diferenciar la parte de prima correspondiente a cada una de

las coberturas que incluye la garantía objeto del seguro, por lo que la bonificación debería realizarse sobre la totalidad de la prima del contrato de seguro.

dad jurídica sobre las primas que disfrutarían de la bonificación del impuesto de primas de seguro cualquiera que sea el momento en que se emita el recibo de prima.

#### ENMIENDA NÚM. 50

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència  
i Unió)**

De modificación.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de modificar el artículo quinto del referido texto.

Redacción que se propone:

Artículo quinto.

«Bonificación en el Impuesto sobre las Primas de Seguros de las operaciones de seguro de transporte público urbano y por carretera.

Durante el año 2006 tendrán una bonificación del 75 por ciento en el Impuesto sobre Primas de Seguros las operaciones de seguro relacionadas con el transporte público urbano y por carretera de mercancías o viajeros en las que concurren las siguientes circunstancias:

a) Que cubran los riesgos de accidentes personales de los ocupantes de los vehículos de transporte, daños propios sufridos por los vehículos de transporte y su responsabilidad civil por uso y circulación, daños sobre las mercancías transportadas o de cualquier otra responsabilidad civil del transportista.

b) Que la prima del seguro se devengue en el año 2006, con una cobertura máxima de un año y cuyo período de cobertura se inicie en el mismo ejercicio.

... (resto igual).»

#### JUSTIFICACIÓN

Se justifica la modificación en el hecho de clarificar el alcance temporal de la bonificación y evitar que disfruten de la bonificación los recibos fraccionados de prima emitidos en el 2006 pero cuya prima fue devengada en el año 2005, ejercicio en el que se inició la cobertura. Con esta propuesta se tendría plena seguri-

#### ENMIENDA NÚM. 51

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència  
i Unió)**

De modificación.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de modificar el artículo quinto del referido texto.

Redacción que se propone:

Artículo quinto.

«Bonificación en el Impuesto sobre las Primas de Seguros de las operaciones de seguro de transporte público urbano y por carretera.

Durante el año 2006 tendrán una bonificación del 75 por ciento en el Impuesto sobre Primas de Seguros las operaciones de seguro relacionadas con el transporte público urbano y por carretera de mercancías o viajeros en las que concurren las siguientes circunstancias:

a) Que cubran los riesgos de accidentes personales de los ocupantes de los vehículos de transporte, daños propios sufridos por los vehículos de transporte y su responsabilidad civil por uso y circulación, daños sobre las mercancías transportadas o de cualquier otra responsabilidad civil del transportista.

b) Que la prima del seguro sea emitida en el año 2006, con una cobertura máxima de un año y cuyo período de cobertura se inicie en el mismo ejercicio.

La repercusión del Impuesto sobre las Primas de Seguros por las entidades aseguradoras a las personas que contraten los seguros que tengan derecho a la bonificación anterior se realizará consignando en el recibo la cuota resultante de aplicar la bonificación, indicándose igualmente en el mismo la bonificación realizada en el Impuesto sobre las Primas de Seguros.»

## JUSTIFICACIÓN

La enmienda tiene su justificación en el hecho de que las entidades aseguradoras no disponen de espacio físico adicional en los recibos para incluir el desglose de cuotas previsto en el Proyecto de Ley, motivado porque el recibo es un medio de información sobre los elementos esenciales del contrato de seguro que se prevé en la legislación de seguros.

En definitiva, con la propuesta de modificación formulada no se desvirtúa el objetivo o fin último de informar al asegurado de la bonificación en el Impuesto sobre las Primas de Seguros.

## ENMIENDA NÚM. 52

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De modificación.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de modificar el apartado 1 del artículo sexto y su rúbrica del referido texto.

Redacción que se propone:

Artículo sexto, apartado 1.

«Bonificación en el Impuesto sobre Actividades Económicas para el transporte por carretera para los años 2006 a 2010.

“1. Se aplicará una bonificación del 50 por ciento en las cuotas del Impuesto sobre Actividades Económicas correspondientes a los años 2006 a 2010 para las actividades clasificadas en los grupos 721 y 722 de la sección primera de las Tarifas aprobadas por el Real Decreto Legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las Tarifas y la Instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas.

La bonificación se aplicará a la cuota resultante de aplicar, en su caso, las bonificaciones a que se refiere el artículo 88 del texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo.”»

## JUSTIFICACIÓN

Los analistas y las diferentes instituciones internacionales que mantienen el seguimiento de los precios de los carburantes coinciden en augurar un proceso sostenido de aumentos en los precios por razones múltiples, entre las que se encuentran algunas con un carácter poco coyuntural como, por ejemplo, el creciente incremento de la demanda por parte de China, los países asiáticos y los países en vías de desarrollo o a causa de la tensión política que viven algunos de los principales países productores.

Por su parte, el sector del transporte en Europa se encuentra sometido a una creciente competencia que resulta especialmente aguda a causa de la propia actividad de movilidad del sector con bases de operativa en diversos países. Dicha competencia está en parte armonizada, como es el caso de la fiscalidad mínima establecida para los carburantes y en parte no armonizada, como los salarios. Se propone ajustar la medida propuesta por el Gobierno para los años 2006 y 2007, consistente en la moderación fiscal de un tributo no armonizado en el contexto comunitario, para que dicha moderación sea aplicable durante un período de cinco años.

## ENMIENDA NÚM. 53

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Devolución del gravamen autonómico sobre el IVMH para el gasóleo de uso profesional.

«En el plazo de tres meses desde la aprobación de la presente Ley, el Gobierno regulará un procedimiento de devolución a los titulares de tarjetas de transporte, del Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, cuya competencia corresponda a las Comunidades Autónomas.

La disminución de ingresos que lo dispuesto en el apartado anterior produzca a las comunidades autónomas que hayan ejercido sus competencias sobre este tributo será compensada con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Las compensaciones correspondientes a la disminución de ingresos prevista en este apartado se reconocerán previa solicitud de cada comunidad autónoma afectada, junto con la documentación que, en su caso, se requiera por el Ministerio de Economía y Hacienda.»

#### JUSTIFICACIÓN

La Directiva 2003/96/CE, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad establece una fiscalidad mínima aplicable a los carburantes y combustibles en la Unión Europea. En el caso de España, la tributación cuya competencia normativa es de alcance estatal, correspondiente al Impuesto Especial sobre Hidrocarburos y al Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, ya dan pleno cumplimiento a los requisitos de fiscalidad mínima establecidos en la normativa comunitaria, de manera que la potestad normativa adicional que se otorga a las comunidades autónomas para incrementar el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, representa un gravamen no exigido por la normativa comunitaria. Esta realidad resulta especialmente negativa para el sector del transporte en un momento en el que el alza de los precios de los carburantes mantiene una tendencia alcista constante. Para evitar gravámenes superiores a los exigidos por la normativa comunitaria es preciso regular, con carácter general, un procedimiento de devolución de la fiscalidad en exceso que soportan los sectores profesionales, compensando posteriormente el Estado a las comunidades autónomas por la pérdida de ingresos que les haya ocasionado, en cumplimiento del principio de lealtad institucional.

#### ENMIENDA NÚM. 54

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban

medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva) Plan PETRA II.

«El Gobierno, en el plazo de tres meses desde la aprobación de la presente Ley, procederá a presentar, ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, un balance que permita evaluar la aplicación del Plan Estratégico para el sector del Transporte de mercancías por carretera (PETRA) durante sus casi cinco años de vigencia.

Asimismo, procederá a elaborar, conjuntamente con las principales asociaciones de transportistas y operadores del sector, un plan PETRA II capaz de incidir en aquellos ámbitos de la actividad de transporte de mercancías por carretera que merman la capacidad de competir de transportistas y operadores para poder afrontar las desventajas competitivas que padecen en el contexto de la Unión Europea e internacional. El plan PETRA II será presentado en la misma Comisión en el plazo de seis meses desde la aprobación de la presente Ley.»

#### JUSTIFICACIÓN

El Plan Estratégico para el sector del Transporte de mercancías por carretera (PETRA), dependiente del Ministerio de Fomento, aprobado en 2001, contemplaba diez líneas estratégicas de actuación:

- Estructura empresarial.
- Formación.
- Implantación de nuevas tecnologías.
- Imagen, buenas prácticas e información.
- Logística y comercialización.
- Ordenación y normativa del sector.
- Acciones en el ámbito laboral.
- Infraestructuras e intermodalidad.
- Expansión exterior.
- Mejoras medioambientales.

Transcurridos casi cinco años del plan PETRA, su balance ha sido desigual, si bien se constata que el sector mantiene importantes déficit que debieran ser afrontados. Con esta finalidad, se propone presentar, por parte del Ministerio de Fomento, en colaboración con las principales asociaciones transportistas y operadores, un balance sobre la aplicación del plan PETRA y sus programas, con el fin de poner en marcha un plan PETRA II orientado a estimular las mejoras de competitividad que debe afrontar el sector del transporte por carretera ante los nuevos retos que presenta la Unión Europea y el continuado proceso de internacionaliza-

ción, en un contexto de creciente incremento en los precios de los carburantes.

#### ENMIENDA NÚM. 55

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Medidas de apoyo al sector del transporte por carretera.

«El Gobierno, en el plazo de tres meses desde la aprobación de la presente Ley, procederá a evaluar y revisar el Plan Estratégico para el sector del transporte de mercancías por carretera (PETRA), en aquellos aspectos que inciden sobre el apoyo al sector desde la perspectiva de su operativa en la Unión Europea, después de la ampliación y de su internacionalización. Entre éstos deberán tener especial relevancia la puesta en marcha de mecanismos de apoyo al sector mediante organismos especializados, como el ICEX, así como la adecuación de instrumentos financieros públicos o con participación pública, como el ICO o ENISA que faciliten la adecuación del sector a un mercado mucho más competitivo en un contexto de continuadas alzas en los precios de los carburantes. Con esta finalidad, los citados organismos establecerán convenios de colaboración con las asociaciones empresariales representativas del sector del transporte de mercancías por carretera.»

#### JUSTIFICACIÓN

El Plan Estratégico para el sector del Transporte de mercancías por carretera (PETRA), dependiente del Ministerio de Fomento, aprobado en 2001, contemplaba diversas líneas estratégicas de actuación que, para la consecución de la modernización y mejora de la eficiencia del sector proponía el apoyo a la expansión exterior, sin embargo, sólo se pusieron en marcha dos proyectos con esta finalidad:

- El proyecto de expansión a nuevos mercados con fuerte potencial de desarrollo.
- El proyecto de canalización de las ayudas a la expansión exterior.

En ambos casos se trata de iniciativas que han experimentado un escaso recorrido y que resultan insuficientes para las necesidades del sector, por lo que se propone su revisión e impulso.

#### ENMIENDA NÚM. 56

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Jubilación anticipada de los conductores de transporte de mercancías por carretera.

«El Gobierno procederá, durante el año 2006, a adoptar las medidas reglamentarias pertinentes con el fin de desarrollar el artículo 161.2 del Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social, a los efectos de incorporar al grupo profesional de los conductores de transporte pesado de mercancías por carretera, adscritos al Régimen General de la Seguridad Social, entre los beneficiarios del derecho a la jubilación anticipada a partir de los 60 años, sin penalizaciones ni reducciones en la cuantía de las prestaciones económicas a las que tengan derecho. Dicha regulación también se aplicará a dichos profesionales adscritos al Régimen Especial de Trabajadores Autónomos.»

#### JUSTIFICACIÓN

El artículo 161.1 de la LGSS determina que «tendrán derecho a la pensión de jubilación, en su modali-

dad contributiva, las personas incluidas en este Régimen General que, además de la general exigida en el apartado 1 del artículo 124, reúnan las siguientes condiciones:

- a) Haber cumplido sesenta y cinco años de edad.
- b) Tener cubierto un período mínimo de cotización de quince años, de los cuales al menos dos deberán estar comprendidos dentro de los quince años inmediatamente anteriores al momento de causar el derecho.»

No obstante ser esta la regla general, el artículo 161.2 del mismo Real Decreto legislativo establece.

«2. La edad mínima a que se refiere el apartado a) anterior podrá ser rebajada por Real Decreto, a propuesta del Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, en aquellos grupos o actividades profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre y acusen elevados índices de morbilidad o mortalidad, siempre que los trabajadores afectados acrediten en la respectiva profesión o trabajo el mínimo de actividad que se establezca.»

Es decir, el Gobierno puede rebajar o anticipar la edad de jubilación de aquellos grupos o actividades profesionales cuyos trabajos sean de naturaleza excepcionalmente penosa, peligrosa, tóxica, ... cumpliendo con determinados requisitos. Esta situación ya ha sido regulada para diversos colectivos, concretamente:

- Trabajadores incluidos en el Estatuto Minero.
- Personal de vuelo de trabajos aéreos.
- Trabajadores ferroviarios.
- Artistas.
- Profesionales taurinos.

En consecuencia, y de acuerdo con la normativa general, los conductores de vehículos de transporte de mercancías por carretera en la actualidad se deben jubilar a los 65 años y únicamente pueden avanzarla en caso de cese en la relación laboral, por causa involuntaria «cuando la extinción se haya producido por alguna de las causas previstas en el artículo 208.1.1 de la Ley General de la Seguridad Social», y con la aplicación de los correspondientes reducciones en la base reguladora, en función de los años que le falten al trabajador para cumplir los 65 años de edad.

A pesar de ser ésta la normativa, parece evidente que las actividades de transporte de mercancías por carretera mantienen un componente de «trabajos de naturaleza excepcionalmente penosa y peligrosa» que encaja perfectamente en el contenido de la Ley, con el agravante que la peligrosidad debe considerarse hacia el propio trabajador y hacia terceros. Conducir un vehículo de 30 ó 40 Tm, durante varias horas diarias y recorriendo centenares de kilómetros, requiere la

garantía de que quien lo conduce mantiene las máximas capacidades físicas y mentales, por lo que, en aras a la seguridad vial y a la reducción de riesgos laborales con alto riesgo para terceros, es preciso que se aplique en este caso la normativa prevista en la LGSS y se regule la posibilidad de anticipar a los 60 años la jubilación para este colectivo sin pérdida de derechos en lo que se refiere a pensión.

La delegación conferida al Gobierno por el artículo 161.2 de la LGSS con el fin de que pueda reducir la edad mínima de jubilación deja en manos del Gobierno un amplio margen de libertad para determinar la casuística de aquellos supuestos de grupos profesionales que, por su topología de actividad, puedan ser considerados de naturaleza especialmente peligrosa, tóxica, penosa o insalubre cuando además el colectivo beneficiario acuse elevados índices de morbilidad o mortalidad y siempre que los trabajadores titulares de la nueva edad cumplan un período mínimo de actividad, que será el reglamentariamente establecido.

En lo que se refiere a los índices de morbilidad o mortalidad, para la profesión de transporte por carretera en largas distancias, no debiera referirse exclusivamente al conductor en sí, sino al riesgo que conlleva dicho conductor en relación a terceros, tal como ocurre también con otros grupos profesionales vinculados al sector del transporte y que ya tienen regulado su propio régimen de jubilación anticipada. Éste es el caso de los trabajadores ferroviarios y del personal de vuelo.»

#### ENMIENDA NÚM. 57

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Enfermedades profesionales de los profesionales del transporte por carretera.

«El Gobierno procederá, durante el año 2006, a elaborar un listado de enfermedades profesionales corres-

pondientes al grupo de profesionales que efectúen actividades de transporte por carretera, con el fin de incorporarlas a la normativa vigente.»

### JUSTIFICACIÓN

La actividad de transporte de mercancías por carretera, especialmente cuando se trata de grandes distancias, exige un esfuerzo físico y de atención importante, unido al riesgo de siniestro. El esfuerzo físico se acrecienta con la edad, de manera que en los años previos a la jubilación, los conductores no siempre se encuentran en condiciones idóneas para desarrollar su empleo bajo las condiciones laborales establecidas.

Son enfermedades frecuentes en los trabajadores mayores del sector, las contracturas en las cervicales, las lumbalgias, las enfermedades urológicas, la vista cansada, las afecciones cardíacas o las afecciones renales, enfermedades todas ellas que se han acrecentado a causa de las largas horas pasadas al volante y por el régimen alimenticio que están forzados a mantener. No siempre resulta fácil la recolocación del trabajador mayor en otras profesiones o que pueda mantener su actividad habitual, por lo que a menudo el absentismo profesional en dichos trabajadores aumenta considerablemente con la edad.

Esta realidad es grave, sin embargo las enfermedades más habituales de este colectivo de personas no tienen la consideración de enfermedades profesionales, por lo que a menudo requieren de largos procesos para conseguir la incapacidad permanente, incidiendo directamente sobre los riesgos que asume el conductor y sobre los elevados niveles de absentismo para los profesionales del transporte en los años previos a la jubilación.

### ENMIENDA NÚM. 58

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva) Propuesta de introducción de una excepción relativa a los períodos de conducción permitidos en la modificación del Reglamento (CEE) núm. 3820/85.

«El Gobierno, ante la próxima modificación del Reglamento (CEE) núm. 3820/85, del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, procederá a instar ante las instituciones comunitarias la introducción de una excepción para el Estado al artículo 8.6 del nuevo Reglamento comunitario, con el fin de permitir hasta 9 o 10 períodos de conducción.»

### JUSTIFICACIÓN

El carácter periférico de España en el conjunto de la Unión Europea comporta que, en los recorridos trans-estatales, las distancias para el transporte con origen o destino en la península ibérica tengan un componente de mayor distancia que los recorridos habituales entre la mayoría de estados miembros, que gozan de una mayor cercanía entre los centros de producción y consumo y no necesitan realizar trayectos hacia o desde la periferia. Esta situación comporta, para el sector español de transporte de mercancías por carretera, unos problemas de distribución del tiempo de trabajo no contemplados específicamente en la modificación del Reglamento (CEE) núm. 3820/85, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera, con graves consecuencias económicas para la actividad y sociales para los profesionales del sector.

Con la modificación propuesta se trata de que los conductores pudiesen disponer de 9 ó 10 períodos de conducción sin sobrepasar las 90 horas bisemanales, ya que cada vez es más frecuente que los conductores de larga distancia no puedan retornar a sus lugares de origen en seis días y que, por tanto, tengan que tomar los descansos semanales a lo largo del trayecto. Para ellos, esta eventualidad supone una auténtica condena. A nadie le gustaría permanecer un fin de semana confinado y aislado en el área de descanso de una autopista, sin alojamiento ni condiciones higiénicas adecuadas y en un país lejano. Como quiera que el fenómeno ha coincidido en los últimos años con un importante incremento en los robos a camiones en los aparcamientos de las áreas de servicio, es fácil comprender que las circunstancias de descanso distan mucho de ser las necesarias para el mantenimiento de unos niveles razonables de calidad de vida. Tanto más sangrante es la situación en cuanto se trata de una obligación encaminada, en principio, a garantizarles unas condiciones de reposo adecuadas.

Con la modificación propuesta, la seguridad no se ve mermada en nada, más bien al contrario, por el

hecho de que un trabajador conductor pueda tener la flexibilidad en tomar los períodos de conducción necesarios para volver a casa.

No se trata de efectuar más de las 90 horas de conducción bisemanales que actualmente establece el documento objeto de conciliación ni tampoco de reducir las horas de descanso del conductor, solamente se trata de permitir más flexibilidad a la hora de organizar la normativa establecida para la conducción y el descanso en el marco de los parámetros marcados.

La modificación no modifica las condiciones de seguridad en carretera, admite que un conductor español y de otros países periféricos pueda disponer de 9 o 10 periodos de conducción, dentro de los 15 máximos, sin sobrepasar las 90 h bisemanales de trabajo máximas permitidas y no conduciendo más de 9 ó 10 h cada día, para posibilitarle regresar a su domicilio en Alicante, Almería, Lisboa o Roma.

Este reconocimiento especial de los trabajadores obligados a permanecer durante períodos prolongados fuera de sus domicilios se ha realizado en otros sectores, como la pesca, donde se regula una jornada especial para los pescadores de altura. La modificación propuesta se contemplará de acuerdo con lo que establece el artículo 13 del futuro nuevo reglamento de la Comisión y el Consejo, que faculta a los Estados Miembros a incorporar excepciones del artículo 5 al artículo 9 del mismo, debidas a «condiciones individuales en su territorio», siempre y cuando se cumplan los objetivos establecidos en el artículo 1.

#### ENMIENDA NÚM. 59

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Estudio para la minoración de determinadas cargas sociales aplicables al sector del transporte por carretera.

Durante el ejercicio presupuestario de 2006, y en el marco de la reforma laboral, el Gobierno impulsará un estudio valorativo respecto a la reducción de las cargas sociales que soportan las actividades de transporte por carretera, entre las cuales contemplará:

1. La reducción de las cotizaciones por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en el sector del transporte por carretera, equiparándolas a las que se aplican en otros sectores productivos.

2. La posibilidad de aplicar de un sistema *bonus/malus* que prime la minoración de las cotizaciones de las empresas con baja siniestralidad.

3. El arbitrio de medidas que faciliten las jubilaciones anticipadas para las actividades de transporte por carretera, en los últimos años laborales, a causa del esfuerzo y riesgo que conlleva esta actividad laboral para los trabajadores de más edad.

4. La reducción de cotizaciones sociales aplicables a los últimos años laborales de los trabajadores adscritos a las actividades de transporte por carretera con el fin de facilitar su continuidad laboral y la adecuación de los tiempos de trabajo a sus necesidades físicas.»

#### JUSTIFICACIÓN

Las actividades de transporte por carretera resultan fundamentales en una economía como la española, muy abierta hacia el exterior y con constantes aumentos de los flujos de intercambio de mercancías, por lo que mantienen una incidencia relevante sobre la competitividad de numerosos sectores productivos. Por otra parte, el transporte por carretera es difícilmente sustituible, a corto plazo, por otros modos de transporte, a causa de las enormes inversiones que requiere y al plazo necesario para ejecutarlas. Ello comporta la necesidad de que, desde la política económica, se arbitren políticas estructurales de apoyo a este sector que a su vez es un sector transversal de toda la economía española.

La importancia que tiene el sector para la economía española exige de la adopción de una política estructural específica que contemple reformas profundas en el ámbito de las políticas económicas y sociales que afecten al sector, al objeto específico de garantizar mejoras de la competitividad a medio plazo de este sector, las cuales también revertirán en mejoras de la competitividad y de la productividad de toda la economía.

**ENMIENDA NÚM. 60****FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència  
i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Racionalización del gasto del sistema sanitario público.

«El Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud procederá a adoptar, previo debate, un conjunto de medidas destinadas a la racionalización y contención del gasto, a los efectos de garantizar la viabilidad presente y futura y la mejora del sistema público, garantizando la cobertura universal y la financiación pública.»

**JUSTIFICACIÓN**

Necesidad de adoptar medidas de racionalización del gasto sanitario en el seno del Consejo Interterritorial.

**ENMIENDA NÚM. 61****FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència  
i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición adicional (nueva). Traspaso de la propiedad de bienes inmuebles de la Seguridad Social.

«El Gobierno, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente Ley, adoptará las medidas para el efectivo traspaso a las Comunidades Autónomas de la propiedad de los bienes inmuebles integrados en el patrimonio único de la Seguridad Social afectos a las funciones y servicios traspasados en materia de sanidad.»

**JUSTIFICACIÓN**

En un contexto de transferencia total de las funciones y servicios sanitarios de la Administración General del Estado, procede completar este proceso con la incorporación al patrimonio de las Comunidades Autónomas de los bienes afectos a dichos servicios, hasta ahora bajo la titularidad única de la Seguridad Social.

**ENMIENDA NÚM. 62****FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència  
i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Condonación de deudas con la Seguridad Social de instituciones sanitarias cuya titularidad ostenten las Administraciones Públicas o instituciones sin ánimo de lucro.

Se condonan las deudas con la Seguridad Social causadas hasta el 31 de diciembre de 1994 por instituciones sanitarias cuya titularidad ostenten las Administraciones Públicas o instituciones públicas o privadas sin ánimo de lucro que hubieran obtenido un aplazamiento de pago en virtud de la disposición adicional trigésima de la Ley 41/1994, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1995.»

## JUSTIFICACIÓN

La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1995 concedió un aplazamiento de diez años con tres de carencia para el pago de la deuda de cuotas de la Seguridad Social a los hospitales que mantienen concierto estable con la sanidad pública. Este período de carencia fue ampliado en las sucesivas Leyes de Presupuestos Generales del Estado en los años 1998 a 2006. Esta situación de insuficiencia financiera se mantiene en la actualidad. Debe tenerse en cuenta que en los últimos años los hospitales concertados han debido realizar un importante volumen de inversiones que han sido financiadas con cargo al aplazamiento del pago de las cotizaciones a la Seguridad Social. Por todo ello, se propone una condonación total de la deuda con la Seguridad Social.

## ENMIENDA NÚM. 63

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición adicional al referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional (nueva). Plan cuatrienal 2006-2009 de financiación de la deuda histórica de sanidad de las Comunidades Autónomas.

Uno. Se crea un Plan cuatrienal 2006-2009 destinado a la financiación de la deuda histórica de la sanidad contraída por las Comunidades Autónomas. Este Plan deberá estar dotado económicamente, en su conjunto, con la suma que las Comunidades Autónomas acrediten por dicha circunstancia.

Dos. El Gobierno, para la distribución de los recursos del fondo entre las diferentes Comunidades Autónomas, deberá acordar de forma bilateral con cada una de ellas los plazos y entregas correspondientes, de conformidad con el respectivo volumen de deuda acreditada.

Tres. El Consejo de Ministros procederá, antes del 30 de julio del presente año, a la aprobación de un crédito extraordinario por importe de 2.000 millones de euros, con objeto de dotar el Plan para el presente ejercicio presupuestario con fondos económicos suficientes. Para los siguientes años, los Presupuestos Generales del Estado incluirán los recursos para satisfacer la dotación del Plan, mediante las sumas obtenidas por la cancelación de los préstamos sin intereses otorgados a la Seguridad Social por el Estado.»

## JUSTIFICACIÓN

Como consecuencia del pacto alcanzado hace unos meses, el Gobierno únicamente aportará a la financiación de la sanidad una cantidad extra real de 556,2 millones de euros. A todas luces, esta suma no soluciona la deuda sanitaria histórica que las Comunidades Autónomas arrastran.

El Ministerio de Economía y Hacienda coordinó un informe de expertos sobre gasto sanitario que reveló que el déficit de la sanidad de las comunidades autónomas era, en el año 2003, de 4.900 millones de euros.

Entre 1999 y 2003, el gasto sanitario creció dos puntos por encima del aumento medio del PIB. En este mismo período, la factura sanitaria se incrementó un promedio anual del 9,16 por ciento, mientras que los recursos destinados a su financiación únicamente lo hicieron un 7,15 por ciento, según el mismo informe.

Lejos de reducirse, el déficit sanitario de las CCAA crece con los años. En 2005, la diferencia entre sus recursos y lo que gastan en sanidad se elevará, según varios expertos, a 7.200 millones de euros.

En Catalunya, la Generalitat ha calculado que el déficit acumulado es de 3.500 millones de euros y el déficit corriente anual es de unos 500 millones. Por tanto, el actual pacto no cubre ni el déficit corriente anual, ya que tan sólo prevé unos ingresos extras para Catalunya de 514 millones de euros, en dos años, el 2005 y el 2006. Se prevé que en el año 2005, Catalunya ingresará 214,2 millones de euros en anticipos a cuenta, que no una aportación extra del Estado, que debía cubrir los intereses generados por los gastos anticipados por la Generalitat de los ejercicios no liquidados. Para el año 2006, el Estado prevé incrementar el anticipo a cuenta de la liquidación en 214,2 millones de euros, por tanto, la financiación extra que ofrece realmente el Estado a Catalunya es de 85,8 millones de euros.

En este contexto, es necesario abordar la absorción por parte del Estado de esta deuda histórica que lastra la capacidad financiera de las Comunidades Autónomas.

**ENMIENDA NÚM. 64****FIRMANTE:****Grupo Parlamentario  
Catalán (Convergència  
i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición transitoria al referido texto.

Redacción que se propone.

Disposición transitoria (nueva). Reducción de las primas de riesgo para las cotizaciones por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales del sector del transporte por carretera.

«Con efectos a partir del mes siguiente al de la aprobación de la presente Ley, para las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales correspondientes a los epígrafes 109 y 111, se aplicará una reducción del 50 por ciento a los porcentajes de la tarifa de primas incluidas en el Anejo I del Real Decreto 2930/1979 relativo a la Tarifa de primas para la cotización a la Seguridad Social por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales. Dicha reducción se aplicará durante el período 2006-2010 y será adicional a la establecida en el artículo 110.Dos.2.b) de la Ley 30/2005, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006, y a las que se establezcan con carácter general en años posteriores.»

**JUSTIFICACIÓN**

Las cotizaciones sociales por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se determinan mediante la aplicación de una «tarifa de primas», es decir, un porcentaje sobre la base de cotización, que varía en función de la peligrosidad de las actividades laborales aseguradas. En el caso del sector del transporte la tarifa aplicable se encuentra entre las más elevadas de todos los sectores productivos, por lo que se solicita su reducción en un 50 por ciento para el próximo quinquenio, es decir, el periodo 2006-2010. Concretamente, los tipos aplicables son los siguientes:

Cotizaciones sociales en concepto de accidentes y enfermedades profesionales (\*).

Epígrafe	Concepto	Tipo IT	Tipo IMS	Tipo total
108	Transporte ligero (vehículos hasta 6.000 Kg.)	2,25	1,80	4,05
109	Transporte pesado (vehículos de más de 6.000 Kg.)	4,95	3,87	8,82
111	Transporte materiales corrosivos e inflamables	6,48	4,32	10,80

(\*) Sobre los tipos estipulados por el Real Decreto 2930/1979, en los últimos años se ha venido aplicando una reducción del 10 por ciento.

IT Incapacidad Temporal.  
IMS incapacidad, muerte y supervivencia.

Las actividades laborales vinculadas al epígrafe 108, transporte ligero, tienen una cotización total por accidentes de trabajo del 4,05 por ciento de la base de cotización, la cual se encuentra en línea con las cotizaciones medias de la mayoría de los sectores.

No ocurre lo mismo con las actividades laborales correspondientes al epígrafe 109, vinculadas al transporte pesado (más de 6.000 Kg), las cuales doblan el porcentaje anterior y se sitúan en el 8,82 por ciento de la base de cotización, un tipo superior al que se aplica, por ejemplo, en el sector de la construcción (7,60 por ciento) y un tipo de cotización sólo superado por tres actividades consideradas de alto riesgo: el personal de vuelo de las empresas de aviación, la fabricación de explosivos y determinadas actividades de la minería, a parte de las propias actividades de transporte con materiales corrosivos o inflamables (epígrafe 111).

Sin duda que las primas aplicables al sector del transporte pesado y al de mercancías peligrosas deben considerarse excesivas, especialmente si se analiza la siniestralidad laboral del sector en comparación con el conjunto de la actividad económica. Así, de acuerdo con las estadísticas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales del Ministerio de Trabajo correspondientes a la década 1993-2002, por ramas de actividad, hubo 14 ramas de actividad que tuvieron un índice superior de accidentes de trabajo con baja, que el registrado por el sector del transporte por carretera. Es más, a lo largo de todo el período, el sector del transporte por carretera tiene un índice de accidentes inferior al del conjunto del sector industrial, prácticamente la mitad que el correspondiente al sector de la construcción.

**ENMIENDA NÚM. 65**

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición final al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición final (nueva). Libertad de amortización para las inversiones destinadas a la adquisición de vehículos industriales con más de 6 Tm de peso máximo.

«Se modifica el artículo 11.2 del Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades, a los efectos de añadirle un nuevo apartado f) con el siguiente redactado:

“2. Podrán amortizarse libremente: (...).

f) Los vehículos industriales de más de 6 toneladas de peso máximo autorizado comprendidos en los apartados 23, 26, 27, 29 y 30 del anexo del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.”»

**JUSTIFICACIÓN**

Permitir la aplicación de libertad de amortización para las inversiones en adquisición de vehículos de transporte por carretera, con el fin de propiciar la renovación de las flotas sin perder competitividad.

El vigente Impuesto sobre Sociedades es restrictivo en lo que se refiere a permitir la libertad de amortización de elementos del inmovilizado material, pero lo admite, con carácter general, en el artículo 11.2 del TRIS en determinados supuestos. Asimismo, el TRIS admite la libertad de amortización aplicable a la pequeña empresa a través del Régimen Especial de Incentivos Fiscales para las empresas de reducida dimensión. Ello comporta que las empresas de transporte por carretera de menor dimensión ya pueden aplicarse este incentivo, siempre que no superen los límites de facturación establecidos, pero no así las que tienen mayor dimensión, que a su vez son las que man-

tienen un mayor volumen de actividad internacional. Esta dualidad normativa favorece un proceso de atomización de las empresas del sector, opuesto a lo que se pretende para la mayoría de sectores, desde la perspectiva de la internacionalización.

**ENMIENDA NÚM. 66**

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición final al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 38/1992, de 29 de diciembre, de Impuestos Especiales, en lo que se refiere al concepto de exportación aplicado a los carburantes contenidos en los depósitos para el funcionamiento de los vehículos.

«Se modifica el apartado 8 del artículo 4 de la Ley 38/1992, de 29 de diciembre, de Impuestos Especiales, quedando redactado como sigue:

“8. Exportación.—La salida del ámbito territorial interno con destino fuera del ámbito territorial comunitario.

También se considerará exportación la salida, del ámbito territorial comunitario, de los carburantes contenidos en los depósitos normales de vehículos y contenedores especiales y utilizados en el funcionamiento de los mismos con ocasión de su circulación de salida del referido ámbito”.»

**JUSTIFICACIÓN**

El artículo 4 de la Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, que por la presente viene a modificarse, en su apartado 8, cuya redacción actual fue introducida mediante la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social se da la definición al concepto exportación, excluyéndose de forma expresa de dicho concepto los

carburantes contenidos en los depósitos normales de los vehículos y contenedores especiales y utilizados para el funcionamiento de los mismos. La exclusión de los citados carburantes del concepto de exportación no se da en el Reglamento (CEE) 2454/1993, de la Comisión, de 2 de julio que considera en su artículo 233, apartado b), que existe exportación por el mero hecho de atravesar la frontera del territorio aduanero de la Comunidad.

La definición del concepto de exportación hecha por el Reglamento de la Comisión es mucho más acorde que el introducido a través de la Ley 53/2002. Existe además, una contradicción evidente en el propio texto normativo cuando éste exime del impuesto a las importaciones de carburantes contenidos en los depósitos normales de vehículos automóviles comerciales y de contenedores especiales, con un máximo de 200 litros.

Es decir, la ley contempla y reconoce como importación la entrada de carburante pero no la salida del territorio español, con lo que el carburante comprado por los transportistas españoles que viajan fuera del ámbito de la Unión no goza de la correspondiente exención por exportación y, por el contrario, los transportistas de terceros países sí gozan de exención por la importación de dichos carburantes.

Este contrasentido redundaría en perjuicio de los empresarios y transportistas españoles, ya que el carburante supone el 30 por ciento de los costes de los mismos. Dichos costes, y en especial la subida de los carburantes, no pueden repercutirlos a terceros con la consecuente pérdida de competitividad, y cuando pueden, ello redundaría en un encarecimiento del producto.

---

#### ENMIENDA NÚM. 67

**FIRMANTE:**  
**Grupo Parlamentario**  
**Catalán (Convergència**  
**i Unió)**

De adición.

Que presenta el Grupo el Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) al Proyecto de Ley por la que se

modifica el régimen fiscal de las reorganizaciones empresariales y del sistema portuario, y se aprueban medidas tributarias para la financiación sanitaria y para el sector del transporte por carretera, a los efectos de adicionar una nueva disposición final al referido texto.

Redacción que se propone:

Disposición final (nueva). Modificación de la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del sistema nacional de salud.

«Se modifica la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del sistema nacional de salud, en los siguientes extremos:

Uno. El apartado 1 del 21 quedará redactado del siguiente modo:

“El Consejo Interterritorial aprobará, con el voto afirmativo de la mayoría de sus miembros, la actualización de la cartera de servicios del Sistema Nacional de Salud, que se publicará mediante Orden del Ministerio de Sanidad y Consumo.”

Dos. Se suprime la letra a) del apartado 1 del artículo 71.»

#### JUSTIFICACIÓN

La definición de la cartera de servicios es una función que se inscribe claramente en la potestad organizativa de las Comunidades Autónomas, responsables de la prestación de los servicios sanitarios. La definición, además, afecta de forma directa a la financiación de la sanidad. Por ello se considera que su aprobación se debería atribuir, en su totalidad y plenamente, al Consejo Interterritorial, y no mediante recomendaciones dirigidas al Ministerio de Sanidad y Consumo, como previene la Ley 16/2003, de 28 de mayo, de cohesión y calidad del sistema nacional de salud.

---

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**