



CORTES GENERALES
**DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**
COMISIONES

Año 2013

X LEGISLATURA

Núm. 303

Pág. 1

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 18

celebrada el martes 23 de abril de 2013

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de las ponencias designadas para informar sobre:

— Proyecto de ley por la que se modifica la Ley de ordenación de los transportes terrestres. (Número de expediente 121/000032) 2

— Proyecto de ley orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable. (Número de expediente 121/000033) 2

Aprobación con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la ponencia sobre:

— Proyecto de ley por la que se modifica la Ley de ordenación de los transportes terrestres. (Número de expediente 121/000032) 2

Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la ponencia, sobre:

— Proyecto de Ley orgánica por la que se modifica la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable. (Número de expediente 121/000033) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

RATIFICACIÓN DE LAS PONENCIAS DESIGNADAS PARA INFORMAR SOBRE:

- **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (Número de expediente 121/000032).**
- **PROYECTO DE LEY ORGÁNICA POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY ORGÁNICA 5/1987, DE 30 DE JULIO, DE DELEGACIÓN DE FACULTADES DEL ESTADO EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS EN MATERIA DE TRANSPORTES POR CARRETERA Y POR CABLE. (Número de expediente 121/000033).**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se abre la sesión.

Comenzamos la sesión de la Comisión de Fomento. Como 1.º y 2.º puntos del orden del día está la ratificación de las ponencias designadas para informar el proyecto de ley por la que se modifica la Ley de ordenación de los transportes terrestres y el proyecto de ley de orgánica por la que se modifica la Ley orgánica 5/1987, de 30 de junio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable. ¿Ratificamos estas ponencias por asentimiento? (**Asentimiento**). Quedan ratificadas.

APROBACIÓN CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE:

- **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES. (Número de expediente 121/000032).**

EMITIR DICTAMEN A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA SOBRE:

- **PROYECTO DE LEY ORGÁNICA POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY ORGÁNICA 5/1987, DE 30 DE JULIO, DE DELEGACIÓN DE FACULTADES DEL ESTADO EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS EN MATERIA DE TRANSPORTES POR CARRETERA Y POR CABLE. (Número de expediente 121/000033).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al 3.º y 4.º punto del orden del día, no sin antes anunciar que no preveo que las votaciones se celebren antes de las 12:30 horas, con previsión de irnos un poco más adelante. Les digo también que faciliten a la señora letrada las peticiones de votación por separado tan pronto estén en condiciones de realizarlo.

Pasamos, sin más, a la aprobación con competencia legislativa plena del proyecto de ley por la que se modifica la Ley de ordenación de los transportes terrestres y a la emisión del dictamen, a la vista del informe de la ponencia, sobre el proyecto de ley orgánica por la que se modifica la Ley orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transporte por carretera y por cable. Tal y como se acordó en la reunión de Mesa y portavoces de la Comisión el 16 de abril, el debate de los proyectos lo vamos a hacer de forma acumulada, interviniendo los distintos grupos parlamentarios de menor a mayor para defender sus enmiendas, y cerrará el debate el Grupo Parlamentario Popular en turno de fijación de posiciones.

Comenzamos con el turno del Grupo Parlamentario Mixto. Para defender sus enmiendas, tiene la palabra la diputada doña Rosana Pérez Fernández.

La señora **PÉREZ FERNÁNDEZ**: Antes de referirme a las enmiendas del BNG, quisiera aclarar que con respecto a las de Foro Asturias, se mantiene la enmienda número 5 –creo que ya se lo ha comunicado a la letrada–, de adición al artículo 64, sobre responsabilidad objetiva de los trabajadores. Se acepta la transacción a la disposición adicional sexta. Respecto a las de Coalición Canaria, las mantiene en sus términos. Y respecto a las de Esquerra, acepta la transacción a la 93 y mantiene la 94.

Respecto a las del Bloque Nacionalista Galego, aceptamos la transacción a la 84, como ya les comunicamos, y mantenemos el resto. Algunas de ellas se refieren a cuestiones de accesibilidad para aclararlas y reflejarlas mejor en los artículos a los que se refieren esas enmiendas; por ejemplo, las enmiendas 81, 82 y 84, esta última fue transaccionada. Mantenemos también la enmienda 92 a la disposición adicional sexta, porque consideramos que nuestra enmienda es más explícita y más clara que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 3

la transacción a la que se ha llegado finalmente. Lamentamos que las enmiendas del BNG referidas a la accesibilidad no fueran contempladas y entendemos, repito, que las enmiendas 81, 82 y 84 —sobre la que sí fue aceptada la transacción— aclaraban y reflejaban mucho mejor las cuestiones referidas a la accesibilidad.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra la diputada doña Isabel Sánchez Robles.

La señora **SÁNCHEZ ROBLES**: En primer lugar, quiero pedir disculpas por el retraso, pero hay un problema de semáforos en Madrid interesante. No sé si voy a acertar, pero como esta aquí el señor Ayala, representante del Partido Popular, y sabe perfectamente cuáles retiré porque las comenté con él, le pido que me eche un cable porque en este momento no las traigo ordenadas. Sí sé que en relación con la disposición adicional sexta, aun cuando nuestro texto era sensiblemente mejor, vamos a acceder a la transacción que ha sido formulada por el Partido Popular con la redacción del artículo 173. Retiramos las enmiendas 15 y 18, y mantenemos el resto. Muchas gracias, señor Ayala, por su colaboración. Y mis disculpas nuevamente.

Supongo que hay que definir la posición de voto y cuál es la razón por la que vamos a votar una cosa u otra. En nuestro caso, vamos a votar favorablemente la ley, entendiendo que, aun cuando es mejorable, es absolutamente necesaria para un sector económico que es muy importante en el Estado español. El transporte de viajeros y de mercancías es un sector de enorme y creciente importancia estratégica para la industria, el comercio y la movilidad de las personas. Es preciso consolidar un sector de transporte fuerte, abierto y competitivo porque puede ser también un instrumento clave para retener la actividad económica y generar otras nuevas en una Europa que tiende a tornarse importadora de las mercancías producidas en terceros países. Es un sector que genera aproximadamente el 5,5% del PIB, que emplea a más de medio millón de trabajadores y que necesita de una regulación que sea capaz de responder a las necesidades del sector y del entorno económico para el que opera. Esperemos que la entrada en vigor de esta norma permita que eso sea así.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, doy la palabra al diputado don Carlos Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: De las cinco enmiendas que ha presentado mi grupo se nos ofreció transaccionar tres, y hemos aceptado las transacciones. Quiero agradecer la disposición a llegar a acuerdos en una ley de estas características. A los grupos pequeños nos quedan estas cosas tan técnicas. El resto de enmiendas las doy por defendidas. Son cuestiones muy de detalle, muy técnicas y en este sentido sí vamos a apoyar el texto de la ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas del Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural, tiene la palabra doña Ascensión de las Heras Ladera.

La señora **DE LAS HERAS LADERA**: Desde La Izquierda Plural mantenemos el argumento principal que nos llevó a la presentación de la enmienda a la totalidad a este proyecto de ley de ordenación del transporte terrestre. Desde nuestro punto de vista, los contenidos de esta ley están sesgados hacia aspectos mercantiles que subordinan la estabilidad, la seguridad y la calidad del transporte. También es justo decir que el Grupo Parlamentario Popular ha tomado en consideración algunas de nuestras enmiendas —hemos presentado cincuenta y siete, somos el grupo parlamentario que más enmiendas ha presentado— y también ha tenido en cuenta las de los otros grupos que, junto a la incorporación de otras suyas, mejoran algunos aspectos puntuales del proyecto de ley. Sin embargo, el balance final no cambia nuestro rechazo a este proyecto de ley.

Estas enmiendas incorporadas por el Grupo Parlamentario Popular en ponencia han mejorado la regulación de la acción directa contra el cargador principal en los supuestos de intermediación. Han reconocido las características especiales de los servicios de asistencia en carretera. También se han cambiado algunas cuestiones referentes a las personas con discapacidad. Se ha evitado la desafortunada mención a vehículos de menos de cuatro ruedas en las exenciones a la autoridad habilitante. Se ha avanzado algo en lo referente a la pérdida de honorabilidad ante la presencia de reiteración de sanciones y, por último, se ha eliminado la exención del trámite de visado para las autoridades de transporte público de mercancías referidas a vehículos de hasta 3,5 toneladas. Pero esto es claramente insuficiente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 4

En primer lugar, y empezando por lo último, se recupera el visado. Pero el verdadero problema es que la exención de los requisitos de honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional para los vehículos de 2 a 3,5 toneladas que mantiene el texto del proyecto de ley puede provocar una fuerte desregulación en el sector, un incremento de la economía sumergida y aumentar aún más la precariedad laboral en este sector, fomentando una competencia desleal. Y puede ocurrir —ya lo dijimos en nuestra enmienda a la totalidad y volvemos a hacer incidencia en ello— que se fraccionen cargas para vehículos ligeros que no estaban controlados y que actualmente realizan los vehículos pesados. Quiero añadir que esta medida en nada ayudará —ya lo dijimos y volvemos a reiterarlo— a reducir la alta siniestralidad vial que hoy sufren los vehículos de transporte con este tonelaje. Pensamos que eliminar a estos vehículos ligeros de los requisitos exigidos por la Unión Europea para ejercer la actividad de transporte —honorabilidad, capacidad económica y capacitación profesional— significa desprofesionalizar este segmento del transporte, por lo que cualquier persona ajena al sector que se compre un vehículo de transporte podrá realizarlo. En segundo lugar, seguimos pensando que no es positivo reducir las cuantías de las sanciones por término medio en un 30% y que puede ser superior a efectos prácticos, y además con incentivos perversos que podrían hacer rentables determinadas conductas infractoras. Por si fuera poco, se pretende extender la corresponsabilidad al conductor para eximir a las empresas del pago de sanciones. En tercer y último lugar, no se establece un régimen regulador de la cadena de subcontratación en el sector, estableciendo, por ejemplo, que las subcontrataciones a partir del tercer nivel de subcontratación respondan a causas objetivas. Tampoco se establece con carácter obligatorio un plazo de pago de treinta días, sancionando su incumplimiento. No se dispone la prohibición de establecer precios de transporte por debajo de coste. No se limitan las labores de carga y descarga por el conductor del vehículo. Todas estas cuestiones son necesarias y demandadas por un sector que, desde el comienzo de la crisis, ha perdido más de 25.000 empresas y autónomos, lo que ha supuesto la amortización de más de 100.000 puestos de trabajo, con un descenso en las toneladas transportadas de casi un 40%, situándose en índices de actividad del año 2000. Sumemos a todo ello el fuerte incremento del combustible desde el comienzo de la crisis y nos veremos —y nos vemos— en un panorama realmente desolador.

Por último, creemos que es preciso dar cauce de participación de forma paritaria y democrática a las organizaciones empresariales y sindicales conjuntamente para promover el diálogo social y encontrar consensos que den verdadera estabilidad al sector. En nuestras enmiendas pedíamos una mesa social del transporte que debería ser el instrumento, como órgano tripartito, de colaboración con la Administración en sus funciones públicas de ordenación y mejora del funcionamiento del sector. Por lo demás, damos por defendidas nuestras enmiendas y pedimos al resto de los grupos que apoyen estas enmiendas porque mejorarán sustancialmente el proyecto de ley y procurarán una mayor regulación, absolutamente necesaria, para ordenar y equilibrar este sector.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para defender sus enmiendas, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el diputado don Pere Macias i Arau.

El señor **MACIAS I ARAU**: En primer lugar, en relación con el proyecto de ley por la que se modifica la Ley orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transporte por carretera y por cable, nuestro grupo mantiene dos enmiendas que no tienen que ver con el artículo único de esta modificación legal, cosa que compartimos perfectamente —nos parece que no hay ninguna dificultad—. Proponemos en nuestras enmiendas una adición en el artículo 2 y en el artículo 3 para resolver una cuestión que en estos momentos causa disfunciones. Se trata de la descentralización de la gestión de las licencias comunitarias que son las únicas que no expiden las comunidades autónomas y, por tanto, parecería que tiene sentido lograr esta unicidad de gestión en el camino hacia una ventanilla única. Esto por lo que se refiere al artículo 2 propuesto por nosotros. El artículo 3 tiene exactamente el mismo objetivo, aunque se trata de modificar el artículo 14.4 de la Ley orgánica 5/1987. Por tanto, mantenemos la votación de estas dos enmiendas. Creo que sería bueno que pudieran ser atendidas puesto que solucionaríamos una cuestión y, sobre todo, ahorraríamos costes y trabajo importante al sector. Creo que este es uno de los objetivos —la simplificación administrativa— que permanentemente el propio Gobierno está recabando y reclamando. Nosotros ofrecemos simplemente un punto donde pueda hacer realidad estos buenos deseos de simplificación administrativa.

Por lo que se refiere al proyecto de ley de modificación de la Ley de ordenación de transportes terrestres, nuestro grupo ha presentado más enmiendas, sin llegar al número de las de La Izquierda Plural. Hemos presentado treinta y nueve enmiendas, algunas de las cuales han sido admitidas y otras

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 5

han sido transaccionadas en ponencia, quedando vivas el resto de estas enmiendas. Cabe decir que es una ley que en buena parte ya había sido presentado en la anterior legislatura y que llegó casi a ser aprobada; en su momento nosotros habíamos negociado con el anterior Gobierno y habíamos llegado a un acuerdo total que hacía posible la tramitación de la ley pero la disolución anticipada del Parlamento no lo hizo posible. En cualquier caso, ahora nos encontramos con una ley que amplía los objetivos de aquella ley, intentando ordenar más ciertos aspectos. Nosotros nunca nos oponemos a que se intenten mejorar los temas y que se intente regular al máximo. Han pasado dos años —por cierto, muy complejos desde todo punto de vista—, y por tanto nos parece absolutamente legítimo que el nuevo Gobierno quiera regular algunas cuestiones.

Evidentemente, esta ampliación de los objetivos de la ley ha provocado algunas controversias. Esta ley afecta, lógicamente, a toda la cadena logística y los intereses de unos y otros protagonistas de esta cadena logística no siempre coinciden. El interés del cargador es que le transporten con el mínimo coste; el interés de los transportistas, lógicamente, es poder obtener beneficios; el interés de los profesionales es ganarse la vida —hay que decirlo así, de manera muy pragmática— en momentos como este. A partir de aquí hay toda una riqueza de subsectores como transporte de mercancías, transporte de pasajeros, el sector del taxi, el sector del alquiler de vehículos con conductor, etcétera. Es un mundo complejo y diverso y, además, con múltiples posibilidades organizativas, que van desde el mundo de las cooperativas hasta el mundo de las grandes empresas multinacionales. Por tanto, es un sector que no resulta fácil regular, y en este marco complejo nosotros estamos satisfechos con el trabajo que se ha realizado y con las mejoras que se han introducido. Desde el punto de vista cuantitativo, tenemos aún bastantes enmiendas vivas, y nos gustaría, por cierto, que algunas pudieran ser solucionadas aquí o en el trámite del Senado, porque planteamos temas que nos parecen muy razonables; pero, en cualquier caso, creemos que se ha sido capaz de encontrar buenas soluciones a aquellos aspectos más importantes de la legislación, por ejemplo, los aspectos relativos a las licitaciones de las nuevas concesiones de transporte público de viajeros, en los cuales ha habido —y aún habrá— algunas novedades, y hasta el último día, hasta el trámite del Senado, deberíamos ser capaces de acabar de perfeccionar este equilibrio entre una perfecta competencia y algo que es muy importante en todas las concesiones, que es que el concesionario que gane, sea capaz de prestar el servicio.

Esta es la sala Sagasta. Este señor hizo una cosa muy importante: puso orden a las concesiones de ferrocarriles en el siglo XIX. Usted sabe que uno de los negocios menos regulares que hubo en España fue tener un primo en el Gobierno, sacarse una concesión y luego vendérsela. El señor Ayala asiente. Esto había sido, por desgracia, un triste negocio, y alguien tuvo que poner orden. La apelación a la competencia perfecta no debería dejar ningún resquicio legal para permitir que concurrieran a estos concursos, no empresas capacitadas para prestar un servicio, sino aventureros diversos o empresas dedicadas a la fabricación de suelas de zapatos que de la noche a la mañana quieren presentarse a un concurso de transporte por carretera, que es algo muy serio, porque jugamos con la vida de las personas. Por tanto, nos parece que esta es una cuestión delicada y nos parece que las mejoras introducidas en ponencia y alguna que me consta que se va a hacer hoy, van en la buena dirección, y estamos satisfechos. Pero aún cabría dar algún paso más —a ver si nuestros compañeros del Senado son capaces de darlo—, repito, con el objetivo claro de preservar la libre competencia —no podríamos decir nosotros algo distinto— y preservar sobre todo el servicio público; preservar la calidad del servicio público significa evitar los aventureros que se presentan a las concesiones y, repito, que este es un tema en el cual hay que afinar muchísimo. Se ha avanzado mucho, estamos satisfechos, pero nos queda aún cierto ámbito por recorrer.

Otra cuestión importante, en la que también estamos satisfechos, es el tema de arbitraje. Nosotros siempre hemos defendido en múltiples cuestiones la desjudicialización y que todo aquello que se pueda resolver por medidas arbitrales, por procedimientos de mediación, se haga de esta forma. La ley ya amplía los supuestos de 3.000 a 12.000, pero nosotros pedíamos una ampliación superior y, al final, hemos transaccionado y creo que va a quedar en 15.000 euros. Nos parece una buena cantidad, estamos satisfechos y damos la bienvenida a este paso más —repito— en la desjudicialización, que va a permitir lógicamente ser más ágiles y que la justicia resuelva aquellos aspectos de magnitud suficiente como para que se puedan tener en cuenta.

Hay también otras mejoras que hay que resaltar. La primera versión del proyecto de ley liberalizaba en exceso la prestación de servicios a cargo de los vehículos de menos de 3,5 toneladas; esto no sucede en ningún país de Europa, ni en los más ultraliberales. En este segmento hay dos aspectos que necesitan una mínima regulación: en primer lugar, el aspecto de la seguridad vial —y ustedes pueden comprender

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 6

que yo, como presidente de la Comisión de Seguridad Vial, esté especialmente atento a estas cuestiones—, la mayoría de los grupos así lo han entendido y se ha llegado también a una propuesta en común positiva; y, en segundo lugar, el tema ambiental. En España las ciudades tienen un grave problema de contaminación ambiental. Los principales alcaldes —la señora Botella, el señor Trías— están muy preocupados porque Europa está vigilando atentamente la falta de calidad del aire en nuestras ciudades; uno de los elementos básicos es el tráfico y uno de los elementos básicos es la flota de reparto. Mientras en los taxis se ha avanzado muchísimo, cada vez hay más taxis limpios, taxis híbridos, etcétera —podemos verlo solamente saliendo de aquí—, si nosotros comprobamos buena parte de las flotas de reparto, el estado de su contribución a la contaminación del aire es francamente negativo y, por tanto, si encima lo liberalizáramos, es decir, si dejáramos entrar a cualquier persona, esto abriría la puerta a un empeoramiento de la calidad del aire. Hemos hecho un buen trabajo, el bueno del señor Cañete hoy va a estar contento y la buena de la señora Botella también.

Ha habido también otros avances que nos parecen sustanciales, como la modificación del artículo 74. Pienso que va a haber una transacción para poder llegar a un acuerdo en el tema competencial, y también otros avances importantes en el caso de impago por el transportista. Nos parece que hoy no hay tiempo, seguramente lo haremos en el Senado. Con la mejora que se ha introducido en la transacción correspondiente a nuestra enmienda 210 se ha podido establecer que toda la cadena de subcontratación puede reclamar y, sin embargo, hemos suprimido —no sé si esto técnicamente se podrá subsanar aquí— «por la parte impagada», que estaba en el artículo originario del ministerio. Se puede sobreentender pero valdría la pena estudiarlo a nivel técnico porque si no, introducimos que ahora, aunque solo a uno le hayan pagado un 90 %, en la realidad podría darse a entender que puede reclamar el cien por cien a todo el mundo, con lo cual provocamos una conflictividad que no vale la pena; a ver si se puede subsanar esto que es, a mi entender, un ajuste técnico que valdría la pena corregir.

En definitiva, creo que se ha hecho un buen trabajo. Nosotros, como siempre, hubiéramos querido ir algo más allá, hubiéramos querido, por ejemplo, introducir una enmienda que ya previera la posible introducción de la Directiva Euroviñeta para garantizar que ni un solo euro de coste se traslade al sector del transporte. Pero, en cualquier caso, estamos satisfechos con las enmiendas introducidas y, en este sentido, nuestra valoración del trabajo realizado por la ponencia y la Comisión va a ser positiva.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Rafael Simancas Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Estamos ante una ley importante, una de esas leyes estructurales que posibilitan el ejercicio de derechos básicos, como el ejercicio del derecho a la movilidad, que regulan las relaciones económicas y, por lo tanto, posibilita la mejora de la productividad en las empresas, la competitividad en la economía, por la vía de ordenar los mercados, de establecer capacidades logísticas; en definitiva, una ley de la que depende la vida cotidiana y el empleo de muchas personas. Sin embargo, este proyecto de ley tan importante, tan estructural para la economía y la sociedad española ha sido mal resuelto y, como ha sido mal resuelto, el Grupo Socialista no puede apoyarlo. Porque, a pesar de que el Gobierno lo tenía todo a favor para hacerlo bien, el texto crea más problemas de los que soluciona: con esta ley los usuarios del transporte van a pagar más por peor servicio, los operadores del transporte terrestre van a trabajar en peores condiciones, y la sociedad y la economía española va a pagar los errores del Gobierno en forma de pérdida de eficacia y de competitividad. Decimos, creo que con razón, que el Gobierno lo tenía todo a favor para hacerlo bien. Como se ha dicho aquí, el proyecto de ley estaba prácticamente elaborado para profesionalizar un sector desprofesionalizado, para agilizar administrativamente un sector que lo necesitaba, para trasponer normativa europea esencial. Había consenso político, consenso económico, consenso social; había consenso en el sector, y ahora teníamos la mejor disposición de los grupos parlamentarios de la oposición para llegar a un acuerdo. De hecho, el grupo que me honro en representar llegó a renunciar a la presentación de una enmienda a la totalidad. Insisto, no ha sido posible llegar a un acuerdo en torno a esta ley a pesar de todas las facilidades iniciales. ¿Por qué? Por la obcecación del Gobierno en no corregir ni uno solo de los asuntos en los que mantenía una posición de inicio errónea. No ha escuchado a nadie, ni a los grupos parlamentarios de esta Cámara ni a ninguno de los representantes de los sectores afectados que han pasado por el ministerio y por esta casa. No han escuchado a nadie, de tal manera que un proyecto que inicialmente encontraba respaldo en todo el sector, hoy tiene un rechazo generalizado del mismo. Desde luego, por el Grupo Parlamentario Socialista no ha pasado ni un representante de ningún sector que avale en su totalidad o al menos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 7

generalmente el texto que hoy defiende el Gobierno ante esta Cámara. Todo por bemoles, todo por no cambiar una sola posición respecto a los asuntos esenciales. Voy a salvar ciertamente la actitud del portavoz del grupo que apoya al Gobierno, que ha hecho intentos encomiables antes del trabajo de la ponencia, durante la ponencia y después de esta para, dentro del margen que le dejaba el Gobierno, llegar a algún tipo de acuerdo, pero no había margen por parte del Gobierno y, por lo tanto, no ha sido posible resolver ninguno de los problemas molares que tiene esta ley, y que me temo que hoy no van a verse resueltos.

Temas relevantes en los que el Grupo Socialista ha planteado enmiendas que no han sido aceptadas por el Gobierno y que, por lo tanto, hemos de mantener. Primero, el proyecto del Gobierno estrangula la actividad de las cooperativas de transporte por la vía de impedir a los cooperativistas facturar a sus entidades de economía social, como hacían hasta ahora. ¿Cuál va a ser la consecuencia? Más de 20.000 familias que se van a quedar sin trabajo directamente, en un momento extraordinariamente duro para nuestra economía. Es cierto que tenemos un sector de transporte terrestre atomizado, con déficit de profesionalidad y de competitividad. Además, las fórmulas de la economía social mantienen problemas e incluso alguna bolsa de irregularidad, lo voy a reconocer, pero estos problemas no se resuelven por la vía de mandar a la calle a todos estos trabajadores. Si hay bolsas de dificultad problemáticas, incluso si se han detectado bolsas de fraude, actuemos para resolver los problemas, pero esto no se resuelve de un plumazo echando a la calle 20.000 familias que están viviendo ahora del transporte terrestre, de llevar un camioncito de un sitio a otro. Esto no se puede hacer, sobre todo en estos momentos. ¿Existen informes a favor de la decisión que ha adoptado el Gobierno? Yo no lo dudo; ahora, también les aseguro que hay multitud de informes —y nosotros los tenemos—, avalados por universidades de este país muy relevantes que nos recomiendan mantener la regulación vigente. No sé por qué ha hecho esto el Gobierno, no sé qué intereses está favoreciendo, no sé a quién quiere resolverle problemas de competencia, pero desde luego hay más de 20.000 familias que con esta decisión y con este proyecto de ley lo van a pasar muy mal.

Otro asunto. Restringen el mercado en relación con las cooperativas de transporte, pero liberalizan absolutamente el sector del transporte en vehículos de menos de 3,5 toneladas. Comparto el análisis que hacía el portavoz de Convergència i Unió a este respecto. Llevar un camión no es lo mismo que conducir un utilitario para llevar a los niños al colegio. No puede tener los mismos requisitos. Hace falta alguna regulación, alguna garantía de profesionalización al respecto. No se trata de establecer las mismas garantías, las mismas reglas para quien conduce un tráiler que para quien conduce una furgoneta, pero si queremos garantía de profesionalidad, de calidad en el servicio y de seguridad vial, como se ha dicho aquí, hemos de establecer unas garantías mínimas de profesionalización. Nosotros reconocemos que en este asunto hemos avanzado algo respecto al proyecto anterior, pero nos parece absolutamente necesario, y aquí tampoco ha movido pieza excesivamente el Gobierno, más allá del visado. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Cómo que no!)** Estamos hablando de profesionalizar un sector que requiere de algunas garantías de que se va a hacer un trabajo con calidad y con seguridad, no los visados, algo distinto a lo que estamos planteando.

Se exime de responsabilidad y de sanción —se ha dicho que también— a las empresas por los incumplimientos de las normas si esas empresas logran descargar la responsabilidad sobre sus trabajadores. Esto no es razonable. Están fomentando o posibilitando al menos el fraude por la vía de que las empresas fuercen a sus trabajadores a asumir las culpas que tienen sus empresas, y esto no es razonable. ¿Por qué? Porque la situación del trabajador es de inferioridad respecto a su empleador. Yo me imagino la situación: la culpa por esto te las vas a cargar su y si no, a lo mejor no te renuevo el contrato el año que viene. Esta es la situación que se puede dar, eximir de sanción al empleador por la vía de que asuma la culpa de la infracción cometida el trabajador. Y además, en qué temas —porque ustedes los explicitan—; en los temas de respeto a los tiempos de conducción y descanso precisamente. Es decir, nos tenemos que creer que cuando se comete una infracción incumpliendo los tiempos de descanso es porque el trabajador no quiere descansar: Miren, es que yo no quiero descansar y por eso yo tengo la culpa de que mi empresa no respete los tiempos de descanso. Esto no es razonable. Ustedes asumen tan claramente el riesgo que les estoy dibujando, que de hecho incrementan en esta ley también los servicios de inspección y las infracciones previstas al respecto. Es decir, que ya saben ustedes que por aquí se nos va a colar fraude. Esto no es razonable, no estamos ahora precisamente en un momento en el que los trabajadores puedan asumir aún más indefensiones de estas características. Están ustedes fomentando la impunidad ante un riesgo de abuso evidente. Les pido que recapaciten sobre esta cuestión.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 8

Respecto a los taxistas, les prometieron ustedes seguridad, seguridad en su actividad, seguridad en un sector bien regulado, que no genera en estos momentos grandes problemas, pero no han cumplido. Los taxistas están preocupados porque pueden multiplicarse las autorizaciones de VTC, de alquiler de vehículos con conductor, que puede ser una competencia determinante y fatal para ellos. Y es verdad que ese riesgo existe, las comunidades autónomas pueden empezar a dar esas autorizaciones por doquier. ¿Qué piden los taxistas? Establézcase algún tipo de límite por la vía de la proporcionalidad en la ley. Eso es lo que nos pidieron y es lo que ustedes les prometieron cuando estaban ahí enfrente movilizándose. ¿Ahora ya se han olvidado de aquella promesa? Les dijeron ustedes que iban a legalizar la proporcionalidad, que iba a haber una sola licencia de VTC por cada treinta taxis, y que eso lo iban ustedes a garantizar en la ley, pero no aparece en la ley. No aparece en la ley, señor Ayala. Es la verdad, nosotros no lo habíamos metido, vale; lo estamos planteando ahora en forma de enmienda, pero ustedes se lo prometieron cuando estaban ahí fuera manifestándose contra el Gobierno. Les dijeron: caña al Gobierno socialista que nosotros lo vamos a poner en la ley. La caña al Gobierno socialista llegó, pero ustedes no lo han puesto en la ley. **(Risas.—El señor Ayala Sánchez: Te vas a enterar. Recórtate ahora que te vas a enterar).** A ver si somos serios en esto porque no han cumplido.

Más cuestiones. Canon concesional en las líneas de transporte de viajeros que son responsabilidad del Estado. Este es un canon nuevo; antes este canon no existía, y nosotros tenemos varios informes que nos aseguran que este canon se va a traducir directamente en un incremento del precio de los billetes que pagan los viajeros. ¿De dónde vienen esos informes? Están en el propio expediente de este proyecto de ley: La Comisión Nacional de la Competencia nos dice que el canon puede impactar sobre los usuarios, que pueden verse forzados a soportar indirectamente dicho canon o una parte significativa de él vía tarifa, eliminándose en parte con este encarecimiento los beneficios que para estos últimos se derivan de la competencia *ex ante* entre licitadores. Lo dice la Comisión Nacional de la Competencia, a la que el Gobierno le ha pedido un informe. El canon va a repercutir en el precio del billete. Pero es que lo dicen los propios empresarios, en el Comité nacional del transporte por carretera, departamento de viajeros; informe que nos han remitido a los grupos parlamentarios donde nos dicen que el canon va a repercutir en la tarifa encareciendo el precio final al viajero sin motivo lógico. ¡Es que lo dicen las empresas! Ustedes plantean en el proyecto de ley que no, que en realidad este canon lo van a asumir las empresas reduciendo sus beneficios. ¿Pero quién se puede creer esto, señores del grupo que apoya al Gobierno? ¿A ustedes se han dirigido las empresas y les han dicho: no, no, señor Ayala, no se preocupe usted, que esto me lo reduzco yo de mi beneficio, no se preocupe, que yo quiero ganar menos, que este canon que ustedes establecen yo me lo quito de mis beneficios y se lo quito a mis accionistas? ¡Hombre, no! A nosotros nos han dicho todos que tarde o temprano este canon va a repercutir en el billete. Y aquí se ha hablado del pago por uso de infraestructuras. Ese es un debate que nos llega de Europa y en el que podemos estar de acuerdo, al menos en su planteamiento. ¿Pero hay que empezar por aquí? ¿Empezamos por los usuarios del transporte de viajeros en autobús, que son probablemente las personas más humildes que usan el transporte en este país? Nosotros no estamos de acuerdo con este canon porque va a encarecer a corto plazo el transporte.

Tampoco estamos de acuerdo con la nueva tasa de seguridad aérea que han establecido en esta ley. Dicen: la Ley de ordenación del transporte terrestre, y como medida más importante establecemos una tasa nueva sobre la seguridad aérea. ¡Hombre, así, como coherencia en la técnica legislativa, me tendrán ustedes que reconocer que es mejorable! Ahora el señor Ayala podrá sacarme algunos antecedentes en los que seguro que tendrá razón **(Rumores)**, pero esto no puede ser. **(Rumores)**. No se queje usted del tiempo, señor Ayala **(El señor Ayala Sánchez: No, si puede usted hablar todo lo que quiera)**, porque estamos hablando de una ley importante, hemos renunciado a debatirla artículo por artículo, pero bueno, ya voy a terminar.

Es una nueva tasa que plantea, eso sí, el partido de las bajadas de impuestos. Pues menos mal que son ustedes el partido de bajar los impuestos, porque cada día nos suben uno. Una tasa que duplica la que se pagaba hasta ahora. Porque hasta ahora se pagaba, es verdad, por los servicios de la seguridad aérea vía tasa de seguridad aeroportuaria, y esta tasa duplica prácticamente lo que se va a cobrar al usuario directamente. Esta vez no se hace el paseo por las empresas que se hace en el anterior punto tratado. Una tasa que además se suma a las subidas de las tasas aeroportuarias que se han producido en los aeropuertos españoles en el 2012 y en el 2013, de media un 28% el año pasado, un 8% éste. Pérdida de competitividad para Aena; pérdida de clientes para nuestras empresas turísticas. Una tasa además cuestionable en lo conceptual. Porque, claro, el Estado no asume la responsabilidad de pagar por

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 9

los servicios de inspección y de seguridad en el transporte aéreo. Este es un precedente complicado porque no sé qué va a ser lo próximo. ¿Nos van a cobrar también una tasa por los servicios que lleva a cabo la Guardia Civil en la ordenación del tráfico en las carreteras? Porque es un símil aceptable. Señor Ayala, ¿en la próxima ley nos van a cobrar una tasa por el trabajo de la Guardia Civil en nuestras carreteras? En fin, sería una cuestión a tratar.

Es una ley importante, una oportunidad perdida, una ley fallida. Insisto en que sí ha habido esfuerzos de diálogo, sí se han transaccionado algunas enmiendas que ha planteado el Grupo Parlamentario Socialista, es verdad que no las más importantes, aunque tenemos que reconocer ese esfuerzo. Pero en lo mollar, en lo trascendental, en lo estratégico, con esta ley se pierden derechos. Con esta ley los ciudadanos van a pagar más por peores servicios. Y los operadores del transporte no van a ganar ni productividad, ni competitividad para ellos ni para la economía española. Esperemos, como ha dicho el representante de Convergència i Unió, que en el Senado recapaciten ustedes un poquito más. Pero a día de hoy, con este proyecto encima de la mesa, con estas posiciones del Gobierno, nosotros no podemos votar a favor.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para defender la posición del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el diputado don Andrés Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Efectivamente, estamos hoy ante el debate de una ley importante. Una ley que creemos que consigue el reto que el Gobierno se había marcado de mejorar la competitividad y la eficiencia en el sector del transporte, mejorar el servicio público del transporte de viajeros y mejorar las condiciones de competencia, el control y la seguridad y también reducir de forma importante la burocracia y hacer que nuestro sistema de transporte y el control y la administración del mismo sean modernos y adecuados a las circunstancias actuales.

En la tramitación de esta ley, señor presidente, creo que el Grupo Parlamentario Popular, tal y como ofrecimos en los debates de totalidad, ha hecho un esfuerzo importante, ha hecho una oferta de acuerdo en muchísimos de los puntos y yo tengo que decir que agradezco las referencias que en ese sentido se han hecho por los representantes de los grupos. No hemos hecho, creo yo, más que cumplir con nuestra obligación y cumplir con los deseos del Grupo Parlamentario Popular, que soporta, defiende y sustenta al Gobierno en cuanto a tratar de conseguir una ley con el máximo consenso. Creo que el consenso —luego me referiré a ello— básicamente se ha alcanzado; lo que pasa es que por las circunstancias actuales y las posiciones erráticas de algunos grupos, pues parece que tienen que defender frente a la calle posturas distintas a las que piensan y, por eso, no se va a producir el acuerdo tan deseado y tan buscado por el Grupo Parlamentario Popular. La mejor prueba de ello es que se han admitido, transaccionado o finalmente negociado, cincuenta de las doscientas dieciséis enmiendas que se habían presentado. Es decir, el 23% de las enmiendas presentadas han supuesto una incorporación de sus textos de una o de otra manera, a satisfacción de los distintos grupos parlamentarios. Yo, en este sentido, quiero decir y agradecer, y lo vuelvo a decir una vez más, que hayamos alcanzado acuerdos con La Izquierda Plural en once enmiendas; con el Grupo Parlamentario Mixto en dos de ellas; con el Partido Socialista, a pesar de su intervención del día de hoy, en trece de esas enmiendas; con Convergència i Unió en diez de ellas; con el PNV en tres, igual que con UPyD, también en tres; y también el Grupo Popular ha modificado sus textos para alcanzar el acuerdo en otras siete enmiendas.

Yo quería significar que el Grupo Popular ha presentado enmiendas en un número muy importante y en temas importantes, a las cuales, en algunas de ellas, lógicamente no se ha hecho referencia porque se admitían, como consecuencia de ese talante abierto, ese talante dialogante que hemos tenido, no solo con los grupos parlamentarios, sino también con los grupos sociales tanto empresariales como sindicales, a los cuales evidentemente hemos recibido y evidentemente hemos oído. No sé si es que al Grupo Parlamentario Popular le han dicho algo distinto de lo que le han dicho a otros grupos parlamentarios, pero desde luego hay situaciones en las que hemos escuchado y hemos alcanzado un acuerdo. Evidentemente, no hemos alcanzado un acuerdo cuando lo que se nos venía a proponer es que lo malo era lo de los otros y lo bueno era lo de ellos. Ahí creo que sabemos todos lo que pasa en los temas del transporte. Como digo, las enmiendas sobre la indemnización por seguro, el control de las infracciones, la modificación de la composición del consejo para admitir no solo a representantes de los discapacitados sino también a los consumidores es importante, la no exención de los vehículos menores de tres ruedas, el acuerdo con los taxistas en toda su amplitud, la posibilidad de la transferencia a los cónyuges, la necesidad de la autorización de las 2 a las 3,5 toneladas, la posibilidad de facilitar datos personales para garantizar y mejorar la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 10

seguridad en el tráfico entre cargadores y transportistas, la obligatoriedad de que todos los vehículos que se dediquen al transporte tengan condiciones para las personas con discapacidad —que ha llegado más allá de lo que pedían otros grupos parlamentarios—, la subrogación del personal de concesiones anteriores con una última enmienda, una última transacción que vamos a ofrecer esta mañana para mejorar todavía más y que quede bien claro que el nuevo concesionario tendrá que subrogarse en el personal que estuviera en la anterior concesión, el cumplimiento automático por el transcurso del plazo de las concesiones, la ampliación del transporte turístico, la no responsabilidad del empresario cuando haya habido una actuación irresponsable del trabajador, eso luego lo explicaremos porque creemos que hay una deriva que lleva a una posición que no se adecua al texto de la ley. Por acabar con los temas en los que las enmiendas del Grupo Popular han tenido reflejo expreso, están el tema de sanciones, la exención del transporte funerario, también hemos regulado las cuantías y la honorabilidad en cuanto a sanción de acuerdo con las normas de la Unión Europea, la acción directa ante la falta de pago a cualquier elemento de la cadena del transporte o la obligatoriedad de la firma electrónica, por señalar las enmiendas más importantes que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular. Evidentemente, nos hubiera gustado aceptar más enmiendas, pero algunas de ellas se van muy lejos de lo que son la política y las convicciones del Partido Popular.

Quisiera hacer ahora unas pequeñas matizaciones a las intervenciones de los otros grupos parlamentarios. Tanto al Grupo Mixto, a su representante del BNG, como a Coalición Canaria y Esquerra quiero agradecerles el planteamiento que han tenido y quiero señalarles que la accesibilidad en todas las enmiendas en que se ha incorporado responde a las peticiones del Cermi y a las necesidades de las personas con discapacidad, por lo que la accesibilidad es un logro de esta ley. Al Grupo Parlamentario Vasco también quiero agradecerle su disposición y, por supuesto, la comprensión que hemos tenido con algunas enmiendas concretas, así como a Unión Progreso y Democracia, que ha admitido todas las transaccionales que habíamos hecho. Con respecto a La Izquierda Plural, agradezco su intervención y quisiera señalar dos cosas. No hay ninguna subordinación a lo mercantil en esta ley, al contrario; estamos hablando de una ley que trata de que haya unidad de mercado, porque estamos en una sociedad plural y en una sociedad en la que no existe un régimen de tarifas para las mercancías, pero no por una decisión del Gobierno del Partido Popular sino desde el año 1996. Por lo tanto, creemos que es una cuestión totalmente superada y que hoy en día no podemos volver a ella. No obstante, la tarifa se regula con carácter expreso sin posibilidad de modificaciones posteriores en cuanto a lo que se refiere a las concesiones de viajeros. También quisiera hacer una referencia a que no existen riesgos para la siniestralidad. No hay que olvidar que estamos hablando de una ley que se refiere a la regulación expresa del transporte de pasajeros y mercancías, pero que hay otras leyes que confluyen en la regulación necesaria para el transporte por carretera, como es el propio Código de la Circulación o la Ley de Contratos de Transportes o la Ley General de Contratos. Por tanto, creemos que, antes al contrario, se mejora y se garantiza la no siniestralidad, de la misma manera que el régimen administrativo, el régimen de automatismo telemático y el régimen de la obligatoriedad de la interconexión en los registros, está consiguiendo claramente que haya una transparencia, un control y una información por todas las personas que están dentro del tráfico del transporte bien sea de mercancías, bien sea de pasajeros, que desde luego ahonda en la mejora de la seguridad, por tanto en contra de la siniestralidad.

En cuanto a la intervención del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), lamentamos no poder atender sus enmiendas a la ley orgánica, que tienen un artículo único y una regulación expresa, y no debemos sacar esta ley más allá. Es evidente que el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió trata de ampliar el gran angular de las competencias de las comunidades autónomas, pero en este caso creo que debemos circunscribirla al contenido de este artículo único. A la sazón, quisiera señalar de su intervención —y las adelanto— tres cuestiones: la primera, que me ha parecido oportuna la referencia que ha hecho a la enmienda transaccional y que consta en el dictamen de la Comisión relativa a la acción directa y propongo a la Comisión, tal como le he hecho a él, que en el texto que aparece en el folio 5 y en el párrafo correspondiente a la disposición adicional sexta, tras la expresión: tendrán acción directa, añadamos: por la parte impagada, y sigamos con la redacción de la disposición adicional sexta: contra el cargador principal y todos los que en su caso le hayan precedido en la cadena de subcontratación. Entendemos que con este texto se aclara, creo que acertadamente, la intervención del señor Macías sobre ese lapsus que creemos que estaba implícito en la literalidad de la disposición pero así queda más clarificado. También le habíamos hecho una oferta de transacción a su enmienda 194 que implicaría no una modificación al artículo 74, que es al que se refiere dicha enmienda, sino al artículo 72, con la inclusión de un nuevo punto 2 bis o un nuevo punto 3, como técnicamente se considere más oportuno, en la que el

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 11

texto ya conocido por parte del señor Macias sería el siguiente —que paso a la Mesa—: Antes de iniciar el procedimiento tendente a la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión de un servicio preexistente que incluyese tráficos íntegramente comprendidos en el territorio de una comunidad autónoma, la Administración General del Estado deberá solicitar el informe de esta acerca del mantenimiento de los mencionados tráficos dentro de ese servicio o su posible segregación como servicio independiente de competencia autonómica.

Por último, me voy a referir, antes de hacer un análisis global de la ley, a la intervención del representante del Grupo Parlamentario Socialista. Desde luego, vaya por delante el conocido, aceptado y publicado afecto personal que le tengo al señor Simancas, que en nada empee la intervención de hoy, pero menudo papelón que ha venido usted a hacer esta mañana aquí, señor Simancas, menudo papelón; no sé si es porque le acompaña un superior de la ejecutiva de su partido (**Risas**) o por otras cuestiones que no alcanzo a comprender, pero la demagogia que ha empleado usted aquí esta mañana no la habíamos visto desde el siglo pasado, no la habíamos visto desde el siglo pasado (**Rumores.—Aplausos**). No lo habíamos visto desde el siglo pasado, porque desde que todo está mal resuelto a pesar de tenerlos todos a favor, desde pagar más por peor servicio, desde la pérdida de la eficacia, hasta todos los términos que usted ha querido emplear aquí hoy, desde luego lo que están demostrando es que también aquí están en esa deriva que les está llevando a estar en contra de cualquier postura. Además, siguen ustedes olvidando que hace escasamente un año y tres meses que dejaron el Gobierno y muchas de estas cuestiones ustedes las podrían haber dejado resueltas. Ustedes no aprobaron su ley porque no se la creían. Ustedes la podían haber aprobado con el apoyo de Convergència i Unió, como aquí se ha dicho, pero ustedes la dejaron decaer voluntariamente; y si la dejaron decaer voluntariamente, es porque no se la llegaron a creer, independientemente de que esta ley tiene, como le dije en el debate de totalidad, más de diecisiete diferencias importantes con la que ustedes habían presentado. Curiosamente, la presentaron como proposición de ley en el Congreso y se han olvidado ya de ella; espero que por lo menos tengan el gesto de retirarla.

Señor Simancas y señores del Grupo Parlamentario Socialista, ustedes no han llegado a un acuerdo en este proyecto porque no han querido. Hemos estado a punto de llegar a acuerdos en la totalidad y nos diferenciaba un solo asunto: el del canon. Era el único punto que nos diferenciaba de verdad y al que ahora me referiré. Como ustedes están en la postura en que están y como están en la deriva en que están no en este Congreso, sino en la sociedad, ustedes no podían llegar a un acuerdo en la LOTT con el Partido Popular. Por eso hoy no votan la LOTT con el Grupo Parlamentario Popular porque están ustedes escenificando otra cosa. Esa es la única razón por la que hoy vamos a ver cómo ustedes votan en contra de una ley con la que están de acuerdo.

Temas relevantes que usted ha destacado. Las cooperativas. Señor Simancas, usted es consciente de que está mintiendo. ¿Cómo se atreve a decir que hay 20.000 familias que tienen riesgo de ir a la calle? ¿Cómo se atreve usted de decir eso, si lo que estamos haciendo con la ley es precisamente ampliar para que cualquier cooperativista y cualquier cooperativa puedan actuar y trabajar sin ninguna limitación? Es al contrario, señor Simancas, y hay que decirlo bien fuerte a todo el mundo. Antes la redacción de los artículos 60 y 61 de la todavía vigente Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres señalaba que el cooperativista que estuviera en una cooperativa con autorización de transporte no podía ser transportista y tenía que someterse a la cooperativa. Al contrario sucedía igual, es decir, aunque un transportista con autorización de transporte se incorporara a una cooperativa, esa cooperativa no podía tener autorización de transporte. Ahora pasa lo contrario: cualquier cooperativa y cualquier transportista pueden tener autorizaciones, una con su régimen de persona jurídica y otra con su régimen de persona física; y no son incompatibles como hasta ahora. ¿Cómo dice usted aquí hoy que eso va a suponer una restricción en el mercado? ¿Cómo puede decir que hay riesgo para 20.000 familias? (**El señor Simancas Simancas: Desde luego que sí**). Eso no se sostiene en ningún momento. (**El señor Simancas Simancas: Sí, sí**).

Segunda cuestión: la regulación y autorización de los vehículos de 2 a 3,5 toneladas. Sí que tiene regulación. Donde no tiene regulación es en Europa y el proyecto del Gobierno hacía trasunto de la directiva europea. Lo que hemos hecho aquí —y entendíamos que satisfacía a los grupos parlamentarios— es someterlo a autorización y también a la honorabilidad. Y no se nos olvide que tiene que ser transportista el que haga ese transporte. Por tanto, si de los cuatro requisitos que se le pone a todo el transporte se mantienen dos de ellos, incluido el de la honorabilidad y también —por qué no decirlo— el de la autorización con la misma importancia, ¿cómo se puede decir que estamos desregularizando el transporte de los vehículos de 2 a 3,5 toneladas? Eso es más de lo que están haciendo en Europa y creemos que tiene una regulación suficiente.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 12

Voy a tener que volver a explicar —perdóneme, señor presidente, por el uso del tiempo— que no se está tratando de que el empresario se pueda escudar en el trabajador para no tener responsabilidades. No es verdad, señor Simancas. Simplemente se trata de que en un supuesto en el que solo es responsable el empresario —no el empresario y el trabajador, sino solo el empresario— cuando se deba a una causa que no es una causa ordinaria, sino que lleva despido o infracción muy grave (**El señor Simancas Simancas: Despido, no**) —insisto— despido o infracción muy grave, el empresario no responderá de su expediente individual administrativo por su infracción. Por tanto, ¿cómo cree usted que se va a prestar un trabajador a que lo despidan para que el empresario no pague una multa? ¿Qué conciencia cree usted que tienen los trabajadores en este país? ¿Qué conciencia cree que tienen los trabajadores? ¿Cree que van a permitir que los despidan para que un empresario no pague una vulgar multa? Señor Simancas, por favor. Insisto en que la demagogia que usted ha empleado aquí esta mañana raya el esperpento.

En cuanto a los taxistas, en dos artículos incluimos íntegramente la literalidad del acuerdo de los taxistas con la ministra. Tengo que recordar que ustedes los dejaron en el limbo; en la tramitación de la ley ómnibus no regularon nada de sus limitaciones. También tengo que volver a recordarle otra cosa: tanto las licencias de taxi como las de vehículos con conductor las hacen las comunidades autónomas. Por tanto, en una postura distinta de la que mantiene, usted ahora cree que tenemos que tutelar en exceso a las comunidades autónomas. Por tanto, señor Simancas, han venido ustedes hoy a hacer el camaleón defendiendo una cosa antes y otra después.

En cuanto al canon, dice usted que hay un incremento del precio —o que puede haberlo— y que eso lo dicen los empresarios. ¿Qué van a decir los empresarios? (**El señor Simancas Simancas: La verdad**). ¿Qué pasa, que usted ahora resulta que es un inocente varón inmaculado y todavía con el virgo? ¿Es eso lo que es usted todavía, un inocente varón sin desvirgar, señor Simancas? (**Rumores**). A ver hasta dónde vamos a llegar en el uso de los argumentos en esta Comisión.

Señor presidente, creemos que con esta ley hemos llegado a acuerdos y a consensos muy importantes, aunque evidentemente algunos de ellos no se han podido culminar. Incluso partiendo de posiciones divergentes en un principio, ahora son admisibles por todos. La subrogación del personal de la concesión anterior con un nuevo texto de los artículos 73.2.f) y 75.4 que voy a ofrecer a los grupos queda todavía más clara. Vamos a incorporar la redacción del apartado f) del artículo 73.2 como la dotación mínima del personal que el contratista deberá adscribir a la prestación del servicio como una de las condiciones del pliego; además, incorporamos un apartado f) bis nuevo que dice que cuando se trate de un servicio que ya se venía prestando, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario para cubrir la dotación mínima señalada en el apartado anterior. Es decir, queda garantizado en cualquier caso que habrá una subrogación obligatoria en ese personal mínimo. Esto también nos lleva a la modificación del artículo 75.4 primer párrafo para dejarlo con la siguiente redacción: Sin perjuicio de la legislación laboral que resulte de aplicación al efecto, cuando un procedimiento tenga por objeto la adjudicación de un nuevo contrato para la gestión de un servicio preexistente, el pliego de condiciones deberá imponer al nuevo adjudicatario la obligación de subrogarse en la relación laboral con el personal empleado por el anterior contratista en dicha prestación en los términos señalados en el apartado f) y f) bis del artículo 73.2. Quiero señalar que con eso también ayudamos a resolver un conflicto jurisdiccional que en este momento tiene divergentes interpretaciones en los tribunales de Justicia.

Señor presidente, creo que estamos ante una ley que optimiza un sector muy atomizado y en dificultades y hemos conseguido que su futuro sea mucho más tranquilizador. Solo me resta agradecer a la letrada la magnífica labor que ha realizado con todos los ponentes en la redacción de las dos ponencias, tanto en la ley orgánica como en la ordinaria. Quiero volver a agradecer —porque nobleza obliga— que, con independencia de las intervenciones que hayamos tenido hoy, todos los ponentes han mantenido en la ponencia una actitud que creo que hay que destacar y que no siempre es frecuente.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Señor presidente, si me permite, solicito hacer uso de la palabra por unos minutos, porque ha reabierto el debate en términos significativos el portavoz del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Le voy a dar la palabra por tres minutos, si le parece, porque efectivamente el señor Ayala tenía mucho que contestar y le he dado más tiempo ya que tenía que posicionarse. Le doy a usted tres minutos y si hay algún otro grupo más también, pero entiendo que es el Grupo Socialista el que se siente aludido. Tiene la palabra por tres minutos.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 13

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: Intervendré con brevedad, no para contestar a las acusaciones más o menos groseras del portavoz del Grupo Parlamentario Popular; no hace falta acudir a los diarios de sesiones del siglo pasado para encontrar alusiones demagógicas en esta Comisión; en cada sesión las podemos encontrar; y no voy a señalar para no reabrir discusiones que no nos llevan a ningún lado.

¿Por qué el Grupo Socialista se manifiesta en contra de este proyecto de ley? Porque hay más razones para tacharlo de problemático que para tacharlo de resolutive. Es verdad que hay algunas cuestiones que se han tratado con nosotros y se han resuelto de una manera satisfactoria, pero el balance entre las cuestiones negativas y las cuestiones positivas es claramente desfavorable. Este es el criterio que utiliza el Grupo Socialista; un criterio razonable y sensato, de interés general. ¿Esta ley contribuye a solucionar o no los problemas del transporte terrestre en este país? A nuestro juicio, no. No resuelve buena parte de los problemas que existen y generan nuevas dificultades. Los usuarios pagarán más por peor servicio; los operadores de transporte terrestre tendrán más dificultades, peor productividad, peores condiciones de competitividad. Esta es la realidad. Por eso, no vamos a votar a favor, se pongan ustedes como se pongan. Por eso y por la obcecación en no mover la cintura jamás —desde el Gobierno, no le estoy diciendo a usted, que hace todos los esfuerzos que puede con el margen que le deja el Gobierno—. Desde luego, se han aceptado algunas de nuestras enmiendas, las que tienen que ver, por ejemplo, con el Cerami, los discapacitados, cuestiones todas de índole —reconózcame, por favor— menor. Pero las cuestiones mollares, las que nosotros hemos señalado como significativas políticamente, todas ellas han sido rechazadas; todas, incluidas las seis de las que le he hablado en mi intervención.

Muy rápidamente. ¿Cómo me va a negar que le crean problemas definitivos a los cooperativistas del transporte? Apartado 9, artículo 22: Únicamente podrá contratar la realización de servicios de transporte terrestre de mercancías en concepto de porteador, y emitir facturas en nombre propio por su prestación, quien previamente sea titular de una licencia o autorización que habilite para realizar transportes... ¿Esto qué quiere decir? Que los cooperativistas de transporte ya no van a poder facturar a su empresa de economía social, como han hecho hasta ahora. Esto lo que hace es estrangular su funcionamiento; esto lo que hace es echar a la calle a 20.000 trabajadores y dejar sin puesto de trabajo, sin sustento, a 20.000 familias, que es exactamente lo que he dicho; apartado 9, artículo 22; la condena a muerte a las cooperativas del transporte de este país; en regiones, por cierto, que no están muy lejos de la circunscripción por la que usted está en esta casa. Este es un problema gravísimo. ¿Cómo que no hay problemas de desprofesionalización en el transporte con vehículos de menos de 3,5 toneladas? Un visado no basta. Habrá que pedirle algo más, alguna garantía de que esas personas son capaces de hacer su trabajo con calidad y con seguridad. Eso no se establece, no se garantiza en el proyecto de ley. Con nuestra enmienda sí, y ustedes lo han rechazado. Eso se llama liberalizar de una manera poco ponderada y poco equilibrada, que es lo que le hemos dicho.

¿Cómo que no es verdad que se habilita al empresario para trasladar responsabilidades al trabajador? No hace falta despedir al trabajador, señor Ayala. Parece que usted no se ha leído su propio proyecto; o algo peor, que se lo ha leído y nos quiere engañar. Basta con una infracción grave, muy grave. ¿No es verdad? ¿No puedo yo, empresario del transporte terrestre en este país, a partir de la aprobación de este proyecto de ley, decirle a un trabajador mío que voy a aplicarle una infracción muy grave, pero que asuma esa culpa por mí porque, si no, el año que viene no le renuevo el contrato? **(El señor Ayala Sánchez: ¿Otra vez?)**. Eso sí se puede hacer, y esa es la vía que abren ustedes aquí, que sean los trabajadores los que asuman la culpa de los empresarios para que los empresarios se ahorren la multa. Esta es una situación en la que los trabajadores están en inferioridad claramente.

Los taxistas tenían la garantía de la proporcionalidad con nosotros en el reglamento. Ustedes, de entrada, se la niegan en la ley, como les prometieron. Y ya veremos qué pasa en los reglamentos. Pero yo que los taxistas me echaría temblar, porque si han negado aquí que lo prometieron, ¿qué les garantiza que van a mantener la proporcionalidad en los reglamentos? No aseguro nada, pero yo estaría precavido si fuera taxista.

Termino con el asunto del canon, porque de la tasa de seguridad aérea el señor Ayala no ha hablado, lo cual también es significativo. Él me dice que yo hago aquí un papel distinto al que tengo en la cabeza, pero yo no sé si él se ve suficientemente motivado, como portavoz del grupo que apoya al Gobierno, para defender la tasa de seguridad aérea. Me gustaría verle en ese papel; sí, defendiendo una tasa de seguridad aérea; más impuestos para los ciudadanos; menos competitividad para AENA y más dificultades para nuestra industria turística. A ver si lo hace, hasta ahora no lo he visto. En relación con el canon, ¿quién es el inocente, señor Ayala? ¿Quién es el inocente aquí? ¿Usted cree de verdad que si impone un canon

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 14

lineal a las empresas de transporte terrestre, que explotan líneas de transporte de viajeros en este país, van a pagar de su bolsillo los empresarios? ¿Pero dónde se ha visto eso? ¿Quién es el inocente? No se preocupen ustedes, señores del Gobierno en el Parlamento, que si me colocan ustedes un canon yo lo voy a restar de mis beneficios a final de año, o le voy a decir a mis accionistas que se lo rebajo de los dividendos. La tentación más lógica, que es la que dicen ellos por escrito en el informe que nos han mandado, es que ese canon se va a repercutir en el precio de los billetes que van a pagar los viajeros; y los viajeros en transporte de autobús son los más humildes, señor Ayala. Se lo dije en el Pleno y ahora se lo reitero, bajan ustedes los precios del AVE —a ver cómo se resuelve eso—, pero suben los precios del billete de autobús. Esto no es muy razonable, en serio.

Esta ley no es en toda su extensión negativa, lo reconocemos. Ahora bien, el balance sí es negativo, porque incluye problemas graves que van a convertir al sector de nuestro transporte terrestre en un sector mal regulado y que no va a favorecer la competitividad de nuestra economía y el ejercicio de derechos básicos. Y como ese es nuestro balance, legítimo y fundamentado, nosotros no podemos votar a favor. Ojalá corrijan ustedes de aquí a la tramitación en el Senado. Entonces volveremos a hablar como siempre hemos estado dispuestos a hacerlo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Cierra el turno de debate el portavoz del Grupo Popular, señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor Simancas, la verdad es que insisto en cuál ha sido la razón y motivo de su intervención hoy aquí, y necesariamente tengo que significarle que no es verdad que hayamos llegado a acuerdos o que hayamos ofrecido transacciones en temas menores; primero, porque no son menores los temas de discapacidad (**El señor Simancas Simancas: Políticamente**) y, en segundo lugar, porque le tengo que recordar que hemos llegado a acuerdos en temas de acción directa de gran preocupación a todos los transportistas, y también que hemos llegado a acuerdos en la subrogación del personal en los nuevos concesionarios que no fueran el mismo que el que estaba prestando el servicio anterior. Por tanto, si le parece que estos son temas menores pues estamos minusvalorando no solamente el contenido de la ley, sino incluso la labor que hemos realizado en la ponencia.

Por otro lado, señor Simancas, me obliga a reiterarle que parece mentira que un representante del Partido Socialista diga aquí que un trabajador está dispuesto a admitir una infracción muy grave, laboralmente considerada —es decir, ante los tribunales de trabajo, ante los juzgados de trabajo, de lo laboral— por el miedo a que no lo contraten el año que viene. ¿Qué trato y que conciencia les damos a los trabajadores españoles? No se merecen que un representante del Partido Socialista diga eso de los trabajadores españoles. Por tanto, más valía que usted dijera que esa parte se quitara del «Diario de Sesiones».

En cuanto a las dos cuestiones de los taxistas y del canon, vuelve usted a ser apocalíptico y vuelve a señalar aquí cuáles son las intenciones últimas de estos colectivos. Insisto en que los taxistas están satisfechos porque el Gobierno y el Grupo Parlamentario Popular han incluido el acuerdo en todos los términos en los que se había acordado con ellos. No quiera usted aquí encender a un colectivo que está en paz con el Gobierno. En cuanto al canon, señor Simancas, todas las concesiones de servicio público por definición desde el siglo XIX —y sabe usted que el derecho administrativo español es uno de los más ahormados que tenemos en el régimen del *droit administratif*, que es como se denomina el derecho administrativo de la Europa continental— todos han tenido un canon, que es la percepción por parte del Estado de la utilización de unos bienes de uso y servicio público. Por lo tanto, ese canon es una figura normal en cualquier concesión de servicio público; en primer lugar, señor Simancas, su cuantía viene determinada en principio por la posibilidad —no es obligatorio en todas las concesiones sino que el Gobierno podrá establecerlo— y, en segundo lugar, es un canon que va contra la parte que no es estructura tarifaria. Si el canon va contra lo que no es estructura tarifaria, jamás podrá repercutir en el precio del transporte. Vamos a empezar a ser serios porque me obliga usted a tener que emplear unos términos tan profesionales que no son los que se corresponden con una comisión política, pero se lo tengo que decir.

En cuanto al canon de seguridad aérea, por supuesto que voy a hacer referencia a él. Antes el presidente me estaba haciendo señales de que debía acabar y por eso no he hecho referencia a él. Señor Simancas, en cuanto a la técnica, usted lo ha dicho, no tengo que recordarle que precisamente todas las infracciones de esta ley se metieron no en el Congreso sino en el Senado, todo el título V de la Ley de Navegación Aérea lo metió el Partido Socialista en el Senado. Por lo tanto, en cuanto a técnica legislativa, no venga usted aquí a dar lecciones.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 15

Por lo que se refiere al contenido, estamos hablando de que AESA es un organismo independiente que tiene que ser autosuficiente. La parte correspondiente a la tasa aeroportuaria, que son 0,57 euros por pasajero de salida (**El señor Simancas Simancas: 0,58**), supone la reducción en esa cuantía necesaria para el mantenimiento de AESA de los Presupuestos Generales del Estado; es decir, AESA ya no va a tener que nutrirse de los fondos de los Presupuestos Generales del Estado y se va a nutrir de esta tasa cuya cuantía es reducida, perfectamente soportable, y no estamos atentando contra el turismo ni contra AENA ni contra nada que se le parezca, señor Simancas. Además, le tengo que señalar que es una tasa en la cual ustedes mintieron y la pusieron por debajo de lo que costaba el servicio. Y una tasa, por definición —y otra vez me obliga usted a hacer matices de carácter académico—, necesariamente tiene que tener la cuantía que sirva para que el coste de la prestación del servicio sea neutro para la Administración. Por lo tanto, no hay más remedio que aplicar esta tasa a la navegación aérea para que AESA —que la crearon ustedes— sea de verdad una agencia independiente.

Pido al Grupo Socialista que reconsidere el planteamiento que tiene con esta ley y que reflexione, en el cuarto de hora que le queda para votarla, para que la vote a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Tal y como habíamos comentado, es intención comenzar las votaciones en torno a las doce y media. Les ruego que comprueben si están todos los miembros de la Comisión porque faltan cinco minutos. (**Pausa**).

Señorías, comenzamos las votaciones, con agilidad pero sin prisas, para que nuestra letrada pueda tomar debida nota y contar. Comenzamos con las enmiendas al proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres. Enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, en concreto del señor Álvarez Sostres.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 38; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Continuamos con las enmiendas del Grupo Parlamentario Mixto, en concreto las de Coalición Canaria. En primer lugar, la enmienda número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 4, del mismo grupo parlamentario.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmiendas también del Grupo Parlamentario Mixto, en concreto de la señora Jordà, enmienda número 94.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmiendas también del Grupo Parlamentario Mixto, de doña Rosana Pérez Fernández, del Bloque Nacionalista Galego. En primer lugar, las enmiendas número 82 y 83.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas 86, 89 y 90.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas 87, 88 y 92.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas del Bloque Nacionalista Galego.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 2.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 16

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). En primer lugar, la enmienda número 12.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 13.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 36; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda número 19.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 36; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas del Grupo Parlamentario Izquierda Unida, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. En primer lugar, agrupadas las enmiendas 25, 26, 32, 36, 37, 59 y 60.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 36; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, la enmienda número 34.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 5; en contra, 36.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmiendas 43 y 57.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas de La Izquierda Plural.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió. En primer lugar, las enmiendas números 186 y 197.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 36.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos las enmiendas agrupadas 187, 191, 202, 203, 204, 206 y 212.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas 193 y 208.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 24; abstenciones, 1.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 17

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las siguientes enmiendas agrupadas: 196, 198, 200, 209, 211, 214, 216 y 217.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 36; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas 201, 205 y 207.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 2; en contra, 37; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Resto de enmiendas del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a continuación a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista. En primer lugar, votamos las enmiendas 95, 123 y 150.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 23; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas 100, 101, 102, 139, 140, 145 y 149.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 23; abstenciones, 5.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmienda número 127.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 25; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmienda 146.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Resto de las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación votamos, en primer lugar, la enmienda transaccional al apartado 37 del proyecto en relación con el artículo 73.2 de la Ley de ordenación de los transportes terrestres.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Enmienda transaccional al apartado 39 del proyecto en relación con el artículo 75.4 de la ley.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Enmienda transaccional a la enmienda 194, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al apartado 36 del proyecto en relación con el artículo 72 de la ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 39; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Enmienda transaccional a la disposición adicional sexta del proyecto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 303

23 de abril de 2013

Pág. 18

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

A continuación vamos ya a votar el texto de este proyecto de ley según el informe de la ponencia y con la incorporación de las enmiendas que acabamos de aprobar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 26; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Votamos a continuación, señorías, el otro proyecto de ley, que es, como saben, el proyecto de ley orgánica por la que se modifica la Ley orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en materia de transportes por carretera y por cable. En primer lugar, votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 26; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Y votamos a continuación el texto del proyecto de ley orgánica según el informe de la ponencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; en contra, 14; abstenciones, 3.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Este proyecto de ley orgánica queda dictaminado y será elevado al Pleno, porque este sí es competencia del Pleno, para su aprobación.

Señorías, dándoles las gracias a todos por el trabajo realizado, no solo en Comisión sino anteriormente en ponencia, levantamos la sesión.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cuarenta y cinco minutos del mediodía.