



CORTES GENERALES
DIARIO DE SESIONES DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
COMISIONES

Año 2021

XIV LEGISLATURA

Núm. 421

Pág. 1

TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. IGNACIO LÓPEZ CANO

Sesión núm. 16

celebrada el martes 8 de junio de 2021

Página

ORDEN DEL DÍA:

Ratificación de la ponencia designada para informar sobre:

- Proyecto de ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de infracciones para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. (Número de expediente 121/000047) 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 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de infracciones para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. (Número de expediente 121/000047) 2

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 2

Se abre la sesión a las doce y diez minutos del mediodía.

RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR SOBRE:

- **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA LA LEY 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES, EN MATERIA DE INFRACCIONES PARA LUCHAR CONTRA LA MOROSIDAD EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. (Número de expediente 121/000047).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Vamos a dar comienzo a la sesión del día de hoy. Como saben ustedes, había dos proyectos de ley de modificación de la Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres. El proyecto de ley en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor queda subsumido en el proyecto de ley en materia de infracciones para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, como acordó la Mesa de la Cámara el pasado día 25 de mayo. Es decir, teníamos dos y uno queda subsumido en el otro.

En primer lugar, voy a solicitar la ratificación de la ponencia designada para informar del proyecto de ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras. ¿Queda ratificada? **(Asentimiento.)**

Gracias.

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 16/1987, DE 30 DE JULIO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES, EN MATERIA DE INFRACCIONES PARA LUCHAR CONTRA LA MOROSIDAD EN EL ÁMBITO DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. (Número de expediente 121/000047).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo al debate para la aprobación con competencia legislativa plena del proyecto de ley.

Como el Grupo Mixto no va a tomar la palabra, vamos a empezar por el Grupo EH Bildu. Señor Ruiz de Pinedo, tiene usted la palabra. Se acordó que el tiempo máximo sería de diez minutos.

El señor **RUIZ DE PINEDO UNDIANO**: Muchas gracias.

Me van a sobrar casi todos los minutos, porque simplemente tomo la palabra para adelantar que estamos de acuerdo con los trabajos de la ponencia y que, por tanto, vamos a ratificar las propuestas que se traen aquí, tanto las transaccionales como la propuesta que se trae de la ponencia. Consideramos fundamental actualizar el tema de las infracciones para evitar la morosidad. Es urgente abordar esta cuestión. Hay que tener en cuenta las características de las empresas del transporte y la situación que están atravesando. Lo mismo pasa con el alquiler de vehículos con conductor. Por ello, vamos a dar nuestro voto favorable al informe de la ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Vasco, tiene la palabra el señor Barandiaran Benito.

El señor **BARANDIARAN BENITO**: Buenos días, señor presidente, señorías.

No deja de ser un síntoma del fracaso colectivo que se tengan que intensificar las sanciones para conseguir que se cumplan las normas ordenadoras de la actividad de un sector cualquiera. Es lo que sucede con las dos iniciativas legislativas que vamos a tratar hoy, sin perjuicio de que en algún caso entendamos que sean acertadas y de que las vayamos a apoyar en su conjunto. El retraso en el pago de las operaciones comerciales de transporte de mercancías por carretera se ha convertido en característico de esa actividad. A pesar de que la morosidad es más intensa que en otros países de nuestro entorno, pienso que el problema es más de cultura mercantil que de eficacia de las normas. Lo más fácil es acudir al palo y tentetieso, pero hay otras herramientas para implementar en este ámbito. No soy mago ni conozco este sector y, por tanto, no sé cuáles son esas herramientas, pero sé que algo falla cuando, para

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 3

ordenar su actividad, se utiliza el último de los argumentos, el punitivo o el sancionador, en este caso, para hacerlo de manera más intensa.

Lo mismo sucede con el arrendamiento de vehículos con conductor. No hace demasiado tiempo acudimos al nacimiento de ese conflicto y la opción legislativa fue la de favorecer un ámbito y penalizar —otra de las fórmulas existentes— el de los concesionarios de ese transporte viajeros frente a las plataformas digitales. Mediante esta fórmula legislativa lo que hacemos es seguir la misma senda que en la anterior propuesta legislativa, esto es, frente a problemas de ordenación del sector, acudimos al endurecimiento del ámbito sancionador. Tengo la misma impresión que tuve cuando se aprobó la Ley 13/2018, de ordenación de esa actividad, la impresión de que este es un tema del que todavía hay que hablar mucho. Hay mucho que decir y mucho por regular, sin perjuicio de que la regulación sustantiva del arrendamiento de vehículos con conductor a través de plataformas digitales —hay que decir que también las utiliza el servicio de taxi— va a pasar a otro contexto, el europeo, vinculado a reglas de libre competencia. Me da que este debate no se va a acabar —ya lo veremos; tiempo al tiempo— con la regulación de su faceta sancionadora.

Como entendemos que hoy por hoy no queda más remedio que acudir a este último recurso, a este mecanismo, que debería ser absolutamente innecesario, votaremos a favor. Entendemos que los acuerdos alcanzados justifican esta posición.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra señor López-Bas Valero.

El señor **LÓPEZ-BAS VALERO**: Gracias, señor presidente. Buenos días a todos.

Nuestro voto será favorable al informe de la ponencia, aunque debemos manifestar nuestro malestar por este tipo de órdenes del Partido Socialista y de Unidas Podemos, ayudados de manera inestimable por el resto de socios que sostienen al Gobierno de estos dos partidos. Es cierto que hemos transaccionado las enmiendas que ha presentado mi grupo, que las mismas se han incorporado al informe, bien en forma corrección técnica, bien en forma de verdaderas enmiendas, por un acuerdo transaccional al texto inicialmente propuesto. En este sentido, valoramos positivamente, como no podía ser de otro modo, la acogida de nuestras enmiendas en el informe, tanto la transaccionada, en términos de penalizar la reincidencia de prácticas morosas cuando supongan graves perjuicios para el acreedor por poner en peligro su capacidad o solvencia económica, así como la disposición adicional, que obliga al Gobierno a valorar en un informe dirigido a esta Comisión en el plazo de un año el impacto de estas modificaciones legales en el pequeño transporte o transporte no especializado, fundamentalmente. Del mismo modo, nos parece adecuado el criterio aceptado para dar forma de escala proporcional al sistema de sanciones e infracciones, ante el riesgo de que las infracciones muy graves únicas previstas inicialmente pudieran incluso haber resultado antijurídicas. Echaremos de menos, de no aprobarse, que no se exprese la concreción en la periodicidad en la publicación de los datos de morosidad, porque ello podría hacer que esta previsión pierda su efectividad.

En todo caso, esta forma de tramitar las ponencias de manera unificada, las relativas al régimen sancionador en el sector de las VTC para el transporte de mercancías y en materia de morosidad en el transporte por carretera, no nos parece la más adecuada, máxime si se utiliza el trámite parlamentario para introducir cuestiones sectoriales que pueden ser objeto de tramitación por separado y que, a la vez, nos permitan conocer más a fondo la postura y la iniciativa del Gobierno, a fin de detectar qué es lo que hay más allá de lo que nos cuentan. Al final, siempre terminamos descubriendo que hay algo más que no nos cuentan en un primer momento y que terminamos detectando más tarde. En esta ocasión, nos dejamos en el tintero, por ejemplo, la regulación para el transporte de personas, sin aprovechar que estamos modificando cuestiones para el transporte de mercancías, como el de la morosidad. Lo que tenemos hasta ahora son solo buenas palabras y el compromiso de que retomaremos la cuestión después del verano. Esperemos que cumplan con su palabra y que, efectivamente, vengamos de nuevo a esta Comisión con ese cometido de homologar en materia de morosidad ambas modalidades de transporte, mercancías y viajeros.

El Gobierno no ha dado hasta ahora una solución a una parte de este sector, que en estos momentos es muy sensible, y pretende que nosotros, como rehenes, salvemos ahora la situación. Me refiero al sector del transporte escolar, un sector que necesita algunas de las reformas que contiene este informe, y las necesita antes del mes de septiembre, cuando comience el nuevo curso escolar.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 4

Como les he dicho, en esto tendrán nuestro voto favorable, porque nos ponen una pistola en el pecho para sacar adelante cosas necesarias junto a otras que no compartimos en absoluto, y no solo no las compartimos sino que entendemos que es un intento burdo y grosero de colar por la puerta de atrás regulaciones que ya han sido rechazadas, incluso tachadas de inconstitucionales. Me refiero expresamente a la modificación del apartado a) de la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, en el que introducen ustedes una especie de aclaración a lo que ya solo en términos genéricos se ha tenido por inconstitucional por órganos como el Consell de Garanties Estatutàries de Catalunya, en febrero de 2019, respecto a la regulación de la precontratación realizada por el Gobierno catalán, que establecía ese tiempo de precontratación en un mínimo de quince minutos. Esto es algo que se califica inconstitucional por ese órgano autonómico, porque vulnera el artículo 38 de la Constitución y la libertad de empresa consagrada en el mismo, incluso la posibilidad de delegar en los ayuntamientos el aumento de ese intervalo de tiempo. En estos mismos términos también se expresó en su día la Autoridad Catalana de la Competencia.

Ciudadanos ya denunció en su día esta normativa, tanto la delegante como la delegada, en materia de precontratación de las VTC. Estábamos entonces ante una situación de inconstitucionalidad, y creemos que lo estamos aún más ahora con una modificación de la ley que viene simplemente a aclarar que esa contratación es, precisamente, el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo entre la contratación o la designación del vehículo y la prestación del servicio. Sería igual de inconstitucional, lo diga la ley ahora o haya de entenderse como hasta ahora, porque el derecho a la libertad de empresa y de mercado se ve de la misma manera vulnerado. En este sentido, y dado que la norma modificada es, en todo caso, una norma de delegación y que ha de hacerse regulación concreta en cada caso y en cada comunidad autónoma, ya anunciamos que el Grupo Ciudadanos mantendrá la pelea por evitar esa vulneración que denunciábamos de la libertad de empresa de las VTC, su discriminación y el trato desigual al que se les somete, tal como ya ha sido dictaminado anteriormente. Por este motivo, además de la trascendencia del resto de cuestiones que se incluyen en esta ponencia, nuestro voto será favorable, pero no obsta a mostrar y mantener nuestro total y frontal desacuerdo con una regulación que parece que trata de legitimar una inconstitucionalidad por la puerta de atrás, algo que no conseguirán, por mucho que el PSOE en este tema sea rehén de Unidas Podemos.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Plural, el señor Bel Accensi. Tiene usted la palabra.

El señor **BEL ACCENSI**: Muchas gracias, presidente.

Como el presidente ha explicado claramente, aquí había dos proyectos de ley que, aunque tratan temas diferentes, modificaban el régimen sancionador de la LOTT. Por tanto, dos proyectos de ley que afectaban a los mismos artículos de una ley. No tramitarlos conjuntamente habría generado algún problema, aunque también es verdad que la posición de los diferentes grupos en relación con las dos propuestas no tiene por qué coincidir. Nuestro grupo parlamentario presentó varias enmiendas al primer proyecto de ley, al del régimen sancionador para la morosidad. Concretamente, presentó siete enmiendas. Al otro proyecto de ley nuestro grupo parlamentario no presentó enmiendas, al entender que el texto inicial era suficiente. También es verdad que los grupos que apoyan al Gobierno entendieron conveniente introducir durante el trámite otras modificaciones de otras leyes que no son estrictamente la LOTT.

Voy a analizar cuál ha sido nuestra posición respecto a la parte del proyecto a la que sí habíamos presentado enmiendas. Nosotros presentamos enmiendas en dos sentidos. Uno es en el de ampliar el régimen sancionador en el caso de la morosidad en el transporte, no solo de mercancías sino también de viajeros. Más allá de las consideraciones generales que haré en relación con el régimen sancionador de la morosidad empresarial, quisiera decir lo siguiente. Como hay un compromiso del grupo mayoritario y del Gobierno de que, al ser muy similar —es verdad que no es lo mismo— el régimen sancionador para las empresas del transporte de mercancías y el de las de transporte de viajeros y de que la ampliación, tal y como planteábamos, podría haber generado algún problema, el régimen sancionador respecto a la morosidad en el transporte de viajeros por carretera se afrontará por parte del Gobierno a partir del mes de septiembre, nosotros hemos retirado las tres enmiendas, la 6, 7 y 8; y como hemos llegado a un acuerdo, el elemento sustancial al artículo único en aquel momento del proyecto de ley en relación con las infracciones y las sanciones, nuestras enmiendas 9, 10, 11 y 12. El proyecto de ley preveía que el impago de cualquier factura de transporte por carretera de mercancías era una infracción muy grave y que como

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 5

tal debía ser sancionado con lo previsto en la LOTT para las muy graves. ¿Qué ocurría? Que cuando una empresa dejaba de pagar, mayoritariamente una pequeña empresa, por problemas de tesorería, seguramente por morosidad de sus clientes, una factura de 500 euros tenía una sanción mínima de 1000 euros, que se podía elevar hasta 2000 euros. Había una desproporcionalidad importante. Tras una negociación, hemos llegado a una transaccional —quiero dar las gracias a los grupos que apoyan al Gobierno y también al ministerio— por la cual el impago de facturas en el ámbito del transporte de mercancías por carretera puede suponer una infracción grave o una infracción muy grave, y hemos hecho un escalado en cuanto a las sanciones por estas infracciones graves y muy graves, tres para cada una de las infracciones, que responden al criterio de proporcionalidad. Para que ustedes lo entiendan, no era razonable que la sanción por el impago de una factura fuese mayor que por el impago de un impuesto. Esto no era razonable, y teníamos muchas probabilidades de que si esto se hubiese recurrido judicialmente nos hubiese generado un problema. Entendemos que el asunto queda matizado. El ejemplo de las facturas de 500 euros podrá ser sancionado, pero no con 1000 euros, sino con 400 euros, y si se le aplica alguno de los preceptos que establece la misma ley esta sanción incluso se podría reducir.

Aquí no se trata de sancionar a las pequeñas y medianas empresas, a todas las que incumplen, lo que me lleva a estar muy de acuerdo —debo decirlo— con el texto que hemos transaccionado para la exposición de motivos. Algunos de los párrafos de la exposición de motivos son para enmarcar, y no me voy a ahorrar leer algunos de ellos, porque se verá que solo actuamos sobre un sector muy concreto, cuando los efectos son sobre todo el sector económico. Establece que la lucha contra la morosidad constituye una de las prioridades de la Unión Europea, y hace referencia a las directivas del 2000 y del 2011 de la Unión Europea, cómo se traspusieron en la legislación española con la Ley 3/2004, que es la ley por la cual se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales y cómo esta ley del 2004 fue modificada mediante la Ley 15/2020. Leo textualmente la exposición de motivos: «No obstante, la legislación española referida se ha demostrado insuficiente para desincentivar de manera efectiva la morosidad empresarial, estando el plazo medio de pago en las operaciones comerciales a noventa días, muy por encima del registrado en otros países europeos y del máximo fijado en la normativa comunitaria enunciada. La morosidad influye negativamente en la liquidez de las empresas, complicando su gestión financiera y afectando a su competitividad y rentabilidad cuando se ven obligadas a solicitar financiación exterior». Y esto no afecta exclusivamente al sector del transporte de mercancías por carretera. Esto está afectando a todas las empresas, especialmente a las pequeñas y medianas empresas.

Por tanto, es absolutamente incomprensible que tengamos una proposición de ley presentada por el Grupo Plural, defendida en el Pleno por este diputado que les habla, que fue tomada en consideración el 22 de septiembre del 2020 para establecer un régimen sancionador a la morosidad empresarial, y que se haya ampliado el plazo para presentar enmiendas al articulado —contando con el día de hoy— treinta y una veces. No tiene absolutamente ningún sentido. Desde aquí hago un llamamiento a los grupos mayoritarios y a los grupos que dan apoyo al Gobierno para que dejen de poner trabas a la tramitación de esta ley. Es una ley que favorecerá a las pequeñas y medianas empresas, que son las que realmente tienen un problema de financiación con la morosidad empresarial. Estamos dispuestos a pactarla, a ofrecer soluciones, pero a corto plazo, porque a partir de la aprobación definitiva se constatará en la exposición de motivos de la ley el régimen sancionador para la morosidad empresarial, y es absolutamente imprescindible. Espero que ningún grupo parlamentario vuelva a solicitar una ampliación para presentar enmiendas a esta ley y que podamos constituir la ponencia definitivamente. Quizá en septiembre ya no haga falta un régimen específico para luchar contra la morosidad de las empresas del transporte de viajeros por carretera, porque ya tendremos la general, que es la que toca.

Por estos motivos, nosotros vamos a apoyar este proyecto legislativo. Es verdad que algunos otros aspectos incorporados *a posteriori* nos generan alguna inquietud y que seguramente serán modificados en un futuro. En todo caso, quiero agradecer —repito— la sensibilidad del grupo mayoritario para graduar estas sanciones, para hacerlas más proporcionales y para hacer una mejor ley.

Muchísimas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora al Grupo Parlamentario Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común. Señor Mayoral Perales, tiene usted la palabra.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 6

El señor **MAYORAL PERALES**: Gracias, señor presidente.

Nos congratularnos de la tramitación del proyecto de ley contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, porque es el resultado del acuerdo dentro del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y responde a una necesidad de ese sector económico. Asimismo, también nos congratularnos del acuerdo amplio conseguido por el conjunto de los grupos de esta Comisión para sacar adelante esta iniciativa. En una situación como en la que estamos en este momento eso es algo muy importante.

Con respecto a la cuestión del régimen sancionador de las VTC, quisiera decir que creemos que forma parte de lo que debe ser la regulación del mercado. Nosotros creemos que la libertad de mercado tiene que tener normas, evidentemente, y que requiere de una regulación legal. Tuvimos en una primera etapa ese decreto-ley que habilitó a las comunidades autónomas para regular el sector de las VTC a nivel autonómico, y en el desarrollo del derecho al autogobierno diferentes comunidades autónomas desarrollaron iniciativas muy variadas. Podríamos citar tres: la ley catalana, la vasca y la valenciana. Estas leyes definen los diferentes servicios que se dan a la ciudadanía, diferenciando claramente el servicio del taxi o el de las VTC. Quedaba pendiente en aquel decreto-ley la articulación del régimen sancionador y su actualización a la situación actual. Creemos que en el trámite parlamentario se han realizado mejoras sobre el proyecto de ley que venía desde el propio Gobierno en el sentido de la protección del servicio público y, sobre todo, de la persecución de las conductas antijurídicas que desde diferentes empresas se puedan dar, socavando lo que debe ser el servicio público del taxi, con prácticas de intrusismo inaceptables en el marco de un Estado de derecho. También nos congratulamos del amplio acuerdo que tienen las medidas que se van a adoptar en el día de hoy, que son un paso más en la defensa de los servicios públicos. Debemos seguir avanzando en este camino y, además, intentar hacerlo con el más amplio acuerdo posible entre las fuerzas políticas democráticas.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario VOX, el señor Figaredo Álvarez-Sala tiene la palabra.

El señor **FIGAREDO ÁLVAREZ-SALA**: Muchísimas gracias.

En este proyecto de ley o en este proceso legislativo con competencia plena, es decir, esta Comisión tiene capacidad para legislar y este proyecto no tiene que ir después al Pleno, se han fundido dos proyectos legislativos diferentes. Uno de ellos es sobre la morosidad en el transporte terrestre, es decir, esa morosidad de potencialmente grandes operadores logísticos contra los pequeños, en general autónomos, esos camioneros que ven que se les retrasa el pago y al final los grandes se financian con cargo a la demora en el pago a los pequeños. Y el objetivo del segundo proyecto de ley era básicamente establecer un marco sancionador para las VTC.

La realidad es que el procedimiento legislativo en la ponencia —el órgano que con carácter previo a la celebración de la Comisión modifica el propio proyecto legislativo— se hace a puerta cerrada, no está grabada y ha desdibujado el proyecto legislativo de tal forma que es irreconocible, y por ambas patas: ni la parte de la morosidad en el transporte terrestre es reconocible ni la parte sancionadora de las VTC es reconocible. Respecto a la primera, se han modificado las sanciones de tal forma que el sector, es decir, el propio Consejo Nacional de Transportes está en contra, muy al contrario de lo que dice el señor de Podemos, que viene aquí a congratularse de que se ha llegado a un acuerdo con los actores sociales. Pero la realidad es que esta norma a día de hoy es rechazada por los actores sociales. Le han dado tales vueltas que los actores sociales consideran que ya no les va a ser útil, al margen de la discusión política que pudiera haber acerca del acierto o no de la norma, una discusión que es evidente, porque aquí viene el Gobierno a decir a los operadores logísticos que son unos morosos y que les va a sancionar con multas administrativas por la relación entre particulares. Esta es una cuestión que quien nos escuche tiene que entender: la Administración va a multar por la relación entre particulares. Están convirtiendo en administrativo un sector que era principalmente privado. La realidad es que el Gobierno viene a dar lecciones a los operadores logísticos, cuando la Administración pública es el principal moroso de España. Por tanto, empiecen ustedes, señores del Gobierno, por solucionar la morosidad de las administraciones públicas, que son las que están provocando las grandes quiebras de España por los retrasos en los pagos a todos los operadores, tanto en cuestiones de fomento de infraestructuras como en pequeños proveedores, incluso en logística. Solucionen ustedes la morosidad de las administraciones públicas primero y después den lecciones al sector privado.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 7

Por otro lado, respecto al sector de las VTC o a la pata de las sanciones a las VTC, quisiera decir que no establece ninguna sanción, simplemente establece un marco legal que lo deja todo al reglamento, que quien lo va a dictar y a controlar es el Gobierno, sin ningún tipo de contrapeso de las Cortes. Es decir, ustedes se dibujan a sí mismos una carta blanca para poder sancionar a discreción, sin especificar cuáles van a ser las sanciones, cuál va a ser el marco sancionador. Por lo tanto, lo que vemos aquí es que es una inseguridad jurídica absoluta. Si quieren ustedes establecer un marco sancionador, tráiganlo a las Cortes, débátanlo abiertamente, no en la ponencia a puerta cerrada y sin posibilidad de que los españoles vean lo que ustedes proponen, y a partir de ahí podremos llegar a algún tipo de acuerdo.

Por último, respecto al proyecto de ley del régimen sancionador de las VTC, ustedes han incluido una serie de cuestiones que son absolutamente surrealistas. Han habilitado a Senasa, que es la sociedad mercantil estatal de Servicios y Estudios para la Navegación Aérea, que ya me dirán ustedes qué tiene que ver con las VTC, para que preste servicios de consultoría a otros órganos de la Administración, cobrando, por supuesto, por estos servicios el Ministerio de Transportes, vamos, el antiguo Fomento, vamos, el señor Ábalos. Esto no tiene absolutamente nada que ver con las VTC, y ustedes lo han colado aquí de rondón, de nuevo en la ponencia, sin debate público y sin ningún tipo de posibilidad de votación. Ustedes lo han metido dentro del proyecto legislativo y lo han convertido en lentejas, o lo tomas o lo dejas. No hay posibilidad de debatirlo, no hay posibilidad de votar en contra y no hay posibilidad siquiera de modificarlo, porque ustedes lo han metido vía enmienda, por cierto, cuando quien preparó este texto legislativo fue el propio ministerio, que podía haberlo incluido desde el minuto cero. Y lo mismo se aplica a una limitación de la actividad ferroviaria. O sea, ustedes con una mano dicen que liberalizan el sector ferroviario y con la otra mano introducen en este proyecto legislativo de sanción a las VTC una limitación a los operadores ferroviarios. Es decir, con una mano liberalizan y con la otra limitan, y la mano con la que limitan la sacan a puerta cerrada, sin grabaciones de ningún tipo y sin debate posible. Y, por último, en un proyecto de ley destinado a establecer un marco sancionador para las VTC regulan ustedes las competencias de los directores generales de la marina mercante y las competencias de las autoridades portuarias. ¿A cuento de qué introducen este tipo de modificación en una ley destinada a establecer un régimen sancionador para las VTC?

En definitiva, todo el proyecto legislativo ha quedado totalmente desdibujado por la acción del Gobierno y, por supuesto, de Podemos, y la función que podía cumplir, una función que podía ser políticamente discutible, la han hecho desaparecer y han convertido a esta norma en totalmente inaceptable. Por tanto, nos vemos obligados a no apoyar de ninguna forma unas cuestiones que podían ser positivas o siquiera discutibles.

Muchísimas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Pasamos al Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra la señora Castillo López.

La señora **CASTILLO LÓPEZ**: Gracias, presidente.

Señorías, estamos ante una obra de teatro que se desarrolla en dos actos. El primero va sobre la morosidad, y lo que empezó siendo un proyecto de ley necesario y que se ajustaba a las prioridades de la Unión Europea en lo relativo a la lucha contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera ha acabado convirtiéndose en un proyecto de ley batiburrillo, a la carta, para socialistas y populistas, en el que se han incluido diversos aspectos relacionados no solo con la gestión del transporte de mercancías, sino con las infraestructuras en general. No deja de ser algo a lo que ya nos tiene acostumbrados este Gobierno —para muestra, el Real Decreto-ley 7/2021, de 27 de abril, por el que se trasponían diez directivas de la Unión Europea— y esto no es más que otro batiburrillo de modificaciones legislativas que les urgen y que una vez más es improvisado y presentado en el último momento, siempre en el tiempo de descuento y vía enmiendas, para que pase desapercibido y, en general, no genere alarma social. Para muestra, un botón, señorías: tapan la mala gestión del Gobierno y su desprecio a esta Cámara modificando aspectos del Real Decreto-ley 26/2020 —lo podían haber hecho tramitando el proyecto de ley de este real decreto y los diferentes grupos habríamos introducido las modificaciones que hubiésemos considerado oportunas— o pretenden ampliar las competencias de Senasa, como bien ha dicho algún otro compañero anteriormente.

Este proyecto de ley, que originalmente nacía para desarrollar un marco homogéneo de garantías frente a la morosidad, tanto dentro de las operaciones comerciales entre empresas como entre estas y la Administración pública, y que además era fruto de la necesidad —porque la legislación española se había

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 8

mostrado insuficiente para desincentivar la morosidad empresarial y se había puesto en evidencia la falta de liquidez de las pymes; porque el sector del transporte de mercancías con vehículos pesados mayoritariamente, en un 52 %, se corresponde con un solo vehículo y, por tanto, son autónomos, señorías—, ha acabado trastocado en algo que une dos proyectos de ley y un montón de cosas más, con diferentes finalidades que afectan al sector aéreo, al sector ferroviario y a un montón de epígrafes más. Sí, señorías, el Grupo Parlamentario Popular está de acuerdo en sancionar el incumplimiento en el límite máximo de pago disponible previsto en la Ley 3/2004; en resumen, en sancionar los supuestos en los que se pague a más de sesenta días. Ahí siempre nos van a encontrar. Se lo hemos dicho en la ponencia y se lo repetimos ahora: el sector siempre contará con nuestro apoyo. El PP estaba de acuerdo con las cuantías que recogía el proyecto de ley original, al igual que el sector, pero lo que ustedes acordaron con el sector y lo que finalmente ha salido en este batiburrillo dista bastante; de hecho, nosotros pensábamos que en la transaccional habían mantenido las cuantías del proyecto original. Ahora bien, estar de acuerdo con el fondo, es decir, con la lucha contra la morosidad, no es un eximente para que les dejemos claro que su enmienda 14, señorías del Grupo Parlamentario Socialista, es fruto del desgobierno y de la falta de responsabilidad al no haber traído aquí el real decreto-ley correspondiente para tramitarlo como proyecto de ley. Además, la enmienda 16, de la que no ha hablado ninguno de los compañeros anteriores, modifica la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante, de manera que aumentan los ejercicios de uno a cinco para el cálculo del Fondo de Compensación Interportuario. Si bien estamos de acuerdo con que se tiene que paliar la situación de los puertos que presentan circunstancias especiales, como Ceuta y Melilla, no estamos de acuerdo con que, si se ha superado la rentabilidad anual objetivo del sistema portuario en al menos uno de los cinco ejercicios anteriores, no reciban cantidad alguna del fondo de compensación. Por tanto, en este primer acto hay muchos puntos con los que podemos estar de acuerdo, sobre todo en lo relativo a la lucha contra la morosidad, pero hay otros que se nos escapan.

Y ya en el segundo acto aparecen nuevos actores y nos encontramos con las infracciones relacionadas con el arrendamiento de vehículos con conductor. En lo poquito que tiene que ver con las VTC esta segunda parte, hemos de indicarles que estamos de acuerdo con la imposición de sanciones en el periodo de dos años mediante resolución firme en vía administrativa, pues creemos que puede ser una buena medida, eficaz y disuasoria. Siempre nos van a encontrar y les vamos a tender la mano para poner en marcha medidas eficaces y disuasorias, pero no lo confundan con lo que indican de la ampliación de infracciones sobre la precontratación y de calificar la falta de hoja de ruta de muy grave en vez de grave, lo cual a nuestro modo de ver es desproporcionado. Si un taxista nos engaña o no nos expide una factura, calificamos su conducta como grave y como muy grave simplemente se califica no tener licencia o autorización, pero las señorías de PSOE y de Podemos no nos están hablando claro. ¿Quieren realmente hacer imposible la operativa de las VTC, señorías? Porque sabemos que tienen a algunas compañías en el punto de mira, pero las VTC son mucho más. Las VTC son una alternativa de la movilidad valorada. Es un sector que genera empleo, que paga sus impuestos y que no es necesario demonizar, señorías. Podemos establecer medidas correctoras, pero no demonizar al sector. Además, ustedes creen erróneamente que a los taxistas les van a hacer un favor y que les van a querer más por adoptar esta medida contra las VTC, pero lo que realmente no entienden es que los taxistas no van a ganar más por este recorte. Esta iniciativa va a salir adelante porque ustedes no necesitan el voto del Grupo Parlamentario Popular. El Partido Popular trabajará para modificar las partes que no nos gustan de esa desproporción del precepto sancionador y les vamos a poner una idea sobre la mesa: poner barreras tecnológicas que afecten a la eficiencia del servicio, como tener que esperar a un VTC más tiempo del que tardaría ordinariamente en recogerle, es una aberración. Sería lo mismo que esperar entre plato y plato una hora en un restaurante de comida rápida.

Señorías, este segundo acto de la función ya no pinta bien y a ello le unimos que han introducido modificaciones en la navegación aérea, vía Senasa, con las que cambian fundamentalmente su objeto social. Deja de ser una entidad colaboradora para la formación de pilotos y la realización de exámenes, etcétera, para convertirse en otra cosa totalmente distinta. Además, modifican la Ley 38/2015, el marco sancionador actual de la Ley del Sector Ferroviario, pero, extrañamente, no lo endurecen, como ocurre con el resto del transporte de mercancías o las VTC, sino que lo suavizan, justificándolo en el derecho a la movilidad de los ciudadanos. Parece totalmente incongruente que no hayan querido ampliar este proyecto a viajeros —nosotros estábamos totalmente de acuerdo con que se hubiera ampliado a viajeros— pero sí pretendan modificar el actual marco sancionador basándose en el derecho a la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 9

movilidad de los ciudadanos. No lo entendemos muy bien. ¿En qué quedamos, señorías? ¿Quieren o no quieren actuar sobre los viajeros?

Finalmente, voy a hablarles de la enmienda viva que queda del Grupo Parlamentario Popular, y con esto termino, señor presidente. Nos gustaría que el resto de partidos políticos apoyasen nuestra enmienda número 9, porque afecta a las familias numerosas que viven en las islas. Desde el 1 de marzo de 2020 los descuentos para billetes de transporte marítimo no pueden superar el 85 % del precio del billete, lo que se traduce en que las familias pierden bonificaciones; las familias numerosas de categoría general pierden un 20 % adicional y las familias numerosas de categoría especial pierden la aplicación del 50 % adicional. Señorías, estamos hablando de cuarenta y dos familias extrapeninsulares, de Canarias, de Baleares, de Ceuta y de Melilla. Son familias que quieren incentivar el turismo nacional como motor económico de nuestro país, pero, si les endurecemos las condiciones, ¿cómo lo van a hacer? Por lo tanto, les pedimos, por favor, que reflexionen su voto.

Y termino. Escuchen al sector, señorías del Gobierno, a las empresas, a los trabajadores y a los consumidores, pero háganlo bien, señorías, no les prometan una cosa y traigan aquí otra. Y, lo más importante, no les generen más problemas de los que ya tienen.

Muchas gracias, señorías. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Castillo.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Ramos Esteban.

El señor **RAMOS ESTEBAN**: Gracias, presidente.

Quiero empezar con unas palabras que ha dicho el diputado de VOX. Dice que no le gustan las ponencias, en las que trabajamos tranquilamente sin focos y en las que conseguimos ponernos de acuerdo. Yo, viendo lo que veo en la sesión de hoy, voy a reconocer que me encantan las ponencias, en las que nos ponemos de acuerdo y en las que no montamos espectáculo porque no hay foco mediático. La mayor demostración de eso es la intervención de la diputada del Grupo Parlamentario Popular. Creo que hay que recordar varias cosas. Primero, ha dicho que no comparte que hayamos rebajado las multas de morosidad que venían en el proyecto de ley, cuando en el informe de la ponencia que aprobamos el otro día se rebajaron porque había una enmienda transaccional firmada por el Grupo Parlamentario Popular. **(La señora Castillo López: Es que yo no he dicho eso.—Rumores.)** Yo, de verdad, no entiendo la transformación que sufren los portavoces cuando tienen un foco mediático. Prefiero las ponencias en las que la gente dialoga, consensúa y, además, lleva a cabo lo que cree que se puede hacer; sin embargo, después se contradicen en las cosas que vienen aquí a defender cuando tenemos el foco mediático. He dicho muchas veces que el foco mediático perjudica enormemente a la política, porque algunos han convertido ese foco mediático en un espectáculo televisivo que perjudica a los ciudadanos y a la política. Es curioso escuchar a la diputada del Grupo Parlamentario Popular porque, a la vez que nos dice que no comparte que el Grupo Parlamentario Socialista y el Gobierno traigan aquí enmiendas de cosas que no tienen nada que ver con las VTC y la morosidad, pide al resto de los grupos que votemos una enmienda que no habla de las VTC ni de la morosidad. ¿En qué quedamos? Yo creo que en política —lo he dicho muchas veces— tenemos que ser coherentes y no puede ser que hagamos una intervención diciendo una cosa y a los cinco minutos digamos la contraria, porque eso hace que los ciudadanos dejen de confiar en nosotros y dejen de confiar en la política.

Creo sinceramente que todos hemos hecho un buen trabajo y que hemos tenido capacidad para ponernos de acuerdo en la ponencia. Es cierto que, considerando los términos en los que vino la Ley de morosidad, hubo varios grupos que dijeron que había que rebajar la situación que estaba planteada en un inicio, aunque fuera distinta a lo que planteaba el sector. Esto era algo que compartían la mayoría de los grupos, incluido el Grupo Parlamentario Popular, y por eso presentó una transaccional. Nosotros, como grupo que apoya al Gobierno, creemos que es razonable que cualquiera de los elementos que se planteen aquí en una ley tengamos la capacidad de debatirlo sin foco y de llegar a la solución más adecuada. Comparto lo que ha dicho en muchas ocasiones el portavoz del PDeCAT, el señor Ferran Bel, cuando plantea que nosotros tenemos la obligación de interpretar los deseos de todos los sectores y hacer la mejor norma, y creo que es lo que hemos hecho hoy aquí y que es lo que hicimos en la ponencia. A la política le sobran los gestos que muestran las discrepancias y le faltan los gestos que muestran los acuerdos, y hoy creo que esto saldrá con un gran acuerdo. Además, se ha demostrado que la política en los tiempos en los que vivimos tiene que ser ágil porque así consigue solucionar problemas muy importantes de los ciudadanos, aunque nada tengan que ver con el proyecto de ley que se trae aquí. Y quiero remarcar un elemento que me

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 10

parece imprescindible, que se trae hoy aquí y que, aunque no tiene nada que ver con la Ley de morosidad, era muy demandado por el sector y merecía la pena regularlo. El sector de los autobuses, que ha sufrido y sufre enormemente esta pandemia, pedía que en las circunstancias que estamos viviendo la antigüedad de los vehículos pudiera tener una consideración especial, porque la mayoría de los vehículos han estado un año parados. Todos los grupos nos pusimos de acuerdo y lo incluimos en esta ley, porque lo que buscaba la ley era solucionar el problema de los ciudadanos y con eso lo conseguíamos. Creo que no nos debemos escandalizar cuando modificamos algunas cosas que vienen aquí exageradamente rígidas si con ello damos respuesta a lo que piden los sectores.

Y termino con una reflexión: la política debe tener la capacidad de ir al ritmo al que van los cambios. El conflicto entre las VTC y el taxi se da porque la política fue incapaz en un momento dado de entender los cambios que se estaban produciendo y de ver que un sector se estaba metiendo en las competencias de otro y lo estaba haciendo con unas reglas de juego distintas. Cuando llegó el Grupo Parlamentario Socialista al Gobierno en 2018 intentó poner algo de orden dentro del conflicto que había, y lo hicimos aprobando un real decreto-ley que ha servido a las comunidades autónomas para legislar según su competencia. Las comunidades autónomas han tenido la capacidad de legislar y, además, se les ha dado la razón en cada sentencia judicial que ha habido en torno a las regulaciones que han estado haciendo, ya que son regulaciones adecuadas y cumplen con todo lo que tienen que cumplir.

Termino. Creo que debemos tener la capacidad de adelantarnos a los cambios y regular para que no siempre ganen los mismos, para que los trabajadores tengan la capacidad de salir beneficiados de los cambios y para que las pequeñas empresas tengan la capacidad de competir con las grandes. Ese tiene que ser el objetivo de la política, creo que es lo que conseguimos hoy aquí y creo que es lo que debemos tener en el foco permanente de nuestras actuaciones. Resaltemos los acuerdos y dejemos de lado los desacuerdos, porque siempre que lleguemos a un texto que cuente con un consenso amplio habrá acuerdos y desacuerdos, pero lo importante es que hemos conseguido dialogar para llegar a un texto medianamente consensuado. Ese creo que tiene que ser el objetivo de este Parlamento y de esta Comisión.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ramos.

Vamos a dar tres minutos para ordenar la votación, no sin antes dar las gracias a todos los grupos por el trabajo hecho y también a la señora letrada. No ha sido un proceso legislativo sencillo. Sí quiero comentarles —porque no quisiera pasarlo por alto— que el hecho de que se haya subsumido una ley en otra es una cuestión de técnica legislativa y de racionalidad jurídica en los términos en que se nos había planteado, y que todo el debate y todo el proceso hasta la aprobación de hoy, como no podía ser de otra forma, han cumplido con todos los principios democráticos y de transparencia que las normas nos exigen.

Gracias. En tres minutos votamos. **(Pausa.)**

Vamos a empezar a votar. ¿Están todos los grupos? Doy por hecho que sí; porque hemos dado tiempo para ello. Vamos a votar a mano alzada y comenzamos por la enmienda transaccional a la número 19 del Grupo Parlamentario Ciudadanos y a la número 6 de los grupos parlamentarios Socialista y Confederal de Unidas Podemos-En Comú Podem-Galicia en Común.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda, por tanto, aprobada la primera enmienda transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la enmienda transaccional número 13 del Grupo Socialista y del Grupo Unidas Podemos y a la enmienda número 10 del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Enmienda número 5 del Grupo Parlamentario VOX. **(Rumores.)** Por favor, ruego silencio mientras estemos votando para que todos lo tengamos claro.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 21.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 421

8 de junio de 2021

Pág. 11

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Enmienda número 9 del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Pasamos a la enmienda transaccional relativa a la exposición de motivos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Vamos a votar el título del proyecto de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.
Pasamos, en último lugar, a la votación del texto del informe con las correcciones técnicas y la ordenación de los párrafos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

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

Queda aprobado por la Comisión con competencia legislativa plena el proyecto de ley por la que se modifica la Ley 16/2987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como otras normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras, que se va a remitir al Senado a los efectos previstos por el artículo 90.1 de la Constitución.

Sin más asuntos, se levanta la sesión, recordándoles que tenemos ahora reunión de Mesa y portavoces.

Era la una y quince minutos de la tarde.

cve: DSCD-14-CO-421