



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 2

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

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 normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.
(621/000027)

(Cong. Diputados, Serie A, núm. 47
Núm. exp. 121/000047)

PROPUESTAS DE VETO

El Senador Jacobo González-Robatto Perote (GPMX), el Senador José Manuel Marín Gascón (GPMX) y la Senadora Yolanda Merelo Palomares (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan una propuesta de veto al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

Palacio del Senado, 2 de septiembre de 2021.—**Jacobo González-Robatto Perote, José Manuel Marín Gascón y Yolanda Merelo Palomares.**

PROPUESTA DE VETO NÚM. 1

**De don Jacobo González-Robatto Perote (GPMX), de don José Manuel Marín Gascón (GPMX)
y de doña Yolanda Merelo Palomares (GPMX)**

El Senador Jacobo González-Robatto Perote (GPMX), el Senador José Manuel Marín Gascón (GPMX) y la Senadora Yolanda Merelo Palomares (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan la siguiente **propuesta de veto**.

Este proyecto de Ley acumula la tramitación legislativa de dos proyectos: el Proyecto de Ley por el 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 el Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de infracciones para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera. Así, en su articulado combina los textos de los dos proyectos de ley originarios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 3

El primero, referido al arrendamiento de vehículos con conductor, pretende establecer un régimen sancionador para el indicado tipo de arrendamiento de vehículos. En líneas generales, diseña el esquema de un régimen sancionador que posteriormente será establecido efectiva y concretamente por un reglamento. Este régimen sancionador gira en torno a tres cuestiones:

- Limitación territorial a la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor.
- Comunicación previa a la prestación del servicio de ciertos datos del pasajero y de la ruta contratada.
- Plazo temporal entre la contratación del servicio y su prestación.

El proyecto establece estas tres líneas del marco sancionador, pero no especifica ninguno de los elementos objetivos de las infracciones. No determina cuál sería la limitación territorial ni qué norma debería establecerla. No indica cuáles son los datos que deben comunicarse, ni el tiempo de antelación con que esa comunicación debe realizarse, ni siquiera el método por el que deben comunicarse. No especifica qué plazo temporal que debe transcurrir entre la contratación y la prestación del servicio. Es evidente que todas estas son cuestiones esenciales, y que determinarían que un régimen sancionador fuese admisible o no. Baste como ejemplo sugerir que el plazo de pre-contratación fuese de 15 segundos —a todos los efectos sería inexistente— o de 15 días —haría completamente inútil la prestación del servicio y forzaría la desaparición del sector—.

Pues bien, el Proyecto de Ley omite todas las cuestiones esenciales de la norma que permitirían debatir si resulta admisible o no. Se remite a un posterior desarrollo reglamentario que —por su naturaleza normativa— no será debatido en sede parlamentaria ni podrá ser votado por la soberanía popular. Es decir, el poder ejecutivo por sí y ante sí podrá establecer, sin supervisión del legislativo, un régimen sancionador para los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor.

La segunda norma incorporada en este proyecto de ley, referida a la morosidad en el transporte terrestre por carretera, pretende limitar la morosidad de las grandes empresas logísticas en el pago a los transportistas por carretera. Estos últimos, generalmente, son autónomos o pymes con poco poder de negociación y gran dependencia de sus clientes. En efecto, la gran mayoría de las empresas dedicadas al transporte terrestre por carretera son pymes o autónomos. Es también cierto que las grandes empresas logísticas tienen una fuerza negociadora absoluta sobre ellas. Es decir, una gran empresa puede demorar los pagos a sus transportistas por encima de los límites legalmente fijados sin esperar la adopción de medidas legales por parte de aquéllos. Básicamente, ningún transportista reclamará contra una gran empresa que le abone sus facturas con gran demora. A la gran empresa le basta como medio de coerción la amenaza velada de no volver a contratar a ese transportista en cuestión.

En definitiva, la medida que originariamente pretendía adoptar el proyecto podría tener sentido. Establecer sanciones automáticas administrativas contra los morosos que no requieran ninguna acción por parte del afectado serviría como medida disuasoria para la mora en los pagos del sector. Sin embargo, las enmiendas introducidas por el Congreso de los Diputados han desvirtuado el objetivo originario del proyecto. Se ha excluido del ámbito subjetivo de la norma a los transportes con valores inferiores a 5.000 €. Esto supone que en las operaciones de menor valor la mora en el pago podrá seguir produciéndose como hasta ahora. Es más, sería tan fácil como fraccionar los envíos o reducir contablemente el valor de la carga, o, incluso el valor en libros de cara al seguro, para evitar la aplicación de la norma. Por otro lado, las sanciones previstas originariamente han sido reducidas por el Congreso a unas cifras absolutamente asumibles por los operadores logísticos. Las sanciones finalmente previstas en el texto son hasta un 300 % inferiores a las originariamente propuestas. Es decir, ya no son sanciones ejemplarizantes. Por último, y no menos importante, esta norma supone una intromisión del Derecho administrativo en la relación entre particulares y empresarios que nunca es positiva. Es evidente que en cuestiones concretas podría admitirse ese crecimiento del ámbito de actuación de la Administración en detrimento de la libre concurrencia de la voluntad de las partes. Pero esa cesión solamente podría aceptarse cuando el bien jurídico protegido a cambio lo fuese de forma efectiva. No es el caso.

Por último, este proyecto incorpora cuatro disposiciones finales sobre materias no relacionadas con las cuestiones tratadas: competencia de órganos administrativos (SENASA), competencias de los Puertos del Estado y la Marina Mercante, la explotación de la Red de Carreteras del Estado y la liberalización del sector ferroviario.