



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2009

IX Legislatura

Núm. 92

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSÉ BONO MARTÍNEZ

Sesión plenaria núm. 87

celebrada el jueves 18 de junio de 2009

Página

ORDEN DEL DÍA:

Dictámenes de comisiones sobre iniciativas legislativas:

- Proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de mercancías. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 11-1, de 31 de octubre de 2008. (Corrección de error en BOCG, serie A-11-2, de 3 de noviembre de 2008). (Número de expediente 121/000011.) 3
- Proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 12-1, de 5 de diciembre de 2008. (Número de expediente 121/000012.) 10

Debates de totalidad de iniciativas legislativas:

- Proyecto de ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. «BOCG. Congreso de los Diputados», serie A, número 23-1, de 3 de abril de 2009. (Número de expediente 121/000023.) 20

Dictámenes de comisiones sobre iniciativas legislativas (Votación). 30

Debates de totalidad de iniciativas legislativas (Votación). 32

SUMARIO

Jueves 18 de junio de 2009

Se reanuda la sesión a las nueve y cinco minutos de la mañana.

	Página
Dictámenes de comisiones sobre iniciativas legislativas	3

Proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de mercancías	3
---	----------

Defiende el proyecto de ley el señor ministro de Fomento (Blanco López), señalando que el mismo ha sido aprobado por unanimidad en la Comisión. Resalta que con su aprobación se va a actualizar el obsoleto ordenamiento jurídico por el que hasta ahora se regulaba este tipo de contratos. La ley es de gran transparencia para el sector del transporte de mercancías, en especial el transporte por carretera.

En defensa de las enmiendas o fijación de posiciones intervienen los señores Canet i Coma, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds; Olabarría Muñoz, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); Jané i Guasch, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y Quijano González, del Grupo Parlamentario Socialista.

	Página
Proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora	10

En defensa de las enmiendas o fijación de posiciones intervienen la señora Díez González, del Grupo Parlamentario Mixto; los señores Canet i Coma y Herrera Torres, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds; Olabarría Muñoz, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV); Jané i Guasch, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); Souvirón García, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y Corcuera Plaza, del Grupo Parlamentario Socialista.

Interviene el señor ministro del Interior (Pérez Rubalcaba).

	Página
Debates de totalidad de iniciativas legislativas	20

Proyecto de ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio ..	20
---	-----------

La señora vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Economía y Hacienda presenta el proyecto de ley, señalando la importancia crucial del sector servicios en España.

En defensa de las enmiendas que se mantienen vivas intervienen la señora Fernández Davila, del Grupo Parlamentario Mixto y el señor Llamazares Trigo, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

En turno de fijación de posiciones intervienen los señores Sánchez i Llibre, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); Nadal Belda, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso y la señora Batet Lamaña, del Grupo Parlamentario Socialista.

	Página
Dictámenes de comisiones sobre iniciativas legislativas. (Votación.)	30

Se someten a votación las enmiendas al proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, así como el texto del dictamen.

Se someten a votación las enmiendas al proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora, así como el texto del dictamen.

	Página
Debates de totalidad de iniciativas legislativas. (Votación.)	32

Sometidas a votación las enmiendas de devolución presentadas al proyecto de ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, se rechazan por siete votos a favor, 319 en contra y ocho abstenciones.

Se levanta la sesión a las doce y veinticinco minutos del mediodía.

Se reanuda la sesión a las nueve y cinco minutos de la mañana.

DICTÁMENES DE COMISIONES SOBRE INICIATIVAS LEGISLATIVAS.

— PROYECTO DE LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS. (Número de expediente 121/000011.)

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

Punto VI del orden del día: Dictámenes de comisiones sobre iniciativas legislativas. En primer lugar, proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de mercancías. Para la defensa del proyecto por parte del Gobierno tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Blanco López): Señor presidente, señorías, vengo hoy a esta Cámara a presentar el proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de mercancías, que ha sido aprobado en la Comisión de Justicia por unanimidad, es decir, que ha contado con el acuerdo de todos los grupos parlamentarios, lo que nos permite augurar que en breve tendremos una ley moderna y eficaz que regule el régimen mercantil de la contratación de transporte por carretera y ferrocarril bajo criterios de transparencia y equidad.

Permítanme que en primer lugar felicite a la Comisión de Justicia y a la Comisión de Fomento por el trabajo que han realizado y por la voluntad de concertación demostrada por sus miembros, lo que ha permitido que este proyecto llegue al Pleno con el apoyo de la totalidad de las fuerzas políticas representadas en esta Cámara. Créanme que no hago esta felicitación de forma gratuita. Soy consciente del esfuerzo que ha supuesto acordar una ley que contaba con 192 enmiendas, de las que se han analizado, debatido y de algún modo incorporado 170. Esto solo es posible si existe una voluntad decidida de concertar como la que han demostrado todos los grupos políticos.

Señorías, con esta ley se va a actualizar el obsoleto ordenamiento jurídico por el que hasta ahora se regulaba este tipo de contratos, incluido en nuestro Código de Comercio del año 1885 y que a diferencia de otros tipos de contrato no había sido revisado. Esta ley es de gran trascendencia para el sector del transporte de mercancías, en especial el transporte por carretera, con un gran peso y protagonismo en nuestra economía. Me gustaría recordar que existen en nuestro país más de 120.000 empresas de transporte público de mercancías a las que hay que añadir más de 4.000 operadores, lo que nos da una idea de la importancia que tiene para este sector la modernización de la regulación del contrato de transportes. Esta modernización era ampliamente demandada por los agentes implicados en el sector y también es un compromiso que el Gobierno adquirió en el acuerdo alcanzado con los transportistas y cargadores en junio

del año 2008, por lo que la aprobación de esta ley está más que justificada.

El proyecto de ley que hoy les presento, por el que se regula el régimen mercantil de las relaciones entre los transportistas y los usuarios de transporte, completa el círculo regulatorio en materia de transportes por carretera y ferrocarril, lo que permitirá a nuestro país tener una de las legislaciones más modernas y armonizadas de nuestro entorno. Con esta ley equiparamos nuestro derecho interno a la normativa internacional más exigente y seguimos los criterios que la Unión Europea ha aplicado en la reglamentación de otros temas mercantiles y que han presidido el trabajo de los países europeos que más recientemente han acordado la modificación de su legislación en esta materia, como son Alemania, Austria, Bélgica y Portugal. Considerando las particulares características de nuestro mercado hemos trasladado a nuestro derecho interno una buena parte de las reglas y principios recogidos en los convenios internacionales reguladores de la contratación de transportes ferroviarios y por carretera. En concreto recogemos la filosofía de la Convención CMR —convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera— y del Convenio Cotif, en el ámbito del ferroviario, ambos auspiciados y aprobados en el seno de Naciones Unidas, de los que son firmantes además de España todos los países de la Unión Europea, así como la totalidad del resto de países que conforman nuestro entorno del transporte terrestre o combinado. Por eso señorías permítanme que insista en la importancia de esta ley y sobre todo en el hecho de que venga a este Pleno con el acuerdo de todos. Señorías, es sin duda un éxito para la Comisión de Justicia y estoy convencido de que ha sido posible gracias al proceso de participación y diálogo con todos los agentes implicados, seguidos tanto para su elaboración como para su tramitación.

Señorías para terminar me gustaría resaltar algunas de las aportaciones, así como las principales novedades que este proyecto de ley introduce. En primer lugar, destacaría el sentido fundamentalmente dispositivo del proyecto. Con excepción de las cuestiones referidas a la responsabilidad contractual, cuyo contenido, por razones obvias, no es adecuado dejar al libre convenio de las partes, en el resto de las materias se atenúa de forma significativa el carácter imperativo, de forma que los intervinientes en el contrato podrán pactar su modificación para adecuarla al interés concreto de ambos. Contaremos así con una ley suficientemente flexible para que quienes operan en el mercado puedan ajustar sus contratos a las necesidades y conveniencias de cada momento sin dejar de tener un marco de referencia que les sirva de punto de partida. Por lo demás, el equilibrio alcanzado en la definición de los derechos y obligaciones de cada uno de los sujetos contractuales garantiza la transparencia y también garantiza la no discriminación en la contratación que en muchos aspectos venía reclamando el propio funcionamiento del mercado.

Entre las novedades quiero destacar que por primera vez se regula el contrato de mudanza, estableciendo normas específicas para proteger los derechos de los consumidores; que en cumplimiento de los acuerdos con el sector del transporte por carretera de 11 de junio del año 2008, se actualiza la indemnización por paralización del vehículo y se establece una cláusula de actualización del precio del transporte en función de las variaciones del gasóleo. Se potencia el sistema extrajudicial de resolución de conflictos a través de las juntas arbitrales de transporte. En definitiva, señorías, esta es una buena ley, va a ser una ley eficaz, moderna y justa, que contribuirá a mejorar nuestro transporte terrestre y a garantizar el equilibrio y la transparencia en las relaciones entre quienes necesitan y quienes prestan esos servicios.

Termino reiterando mi agradecimiento a todos los que han participado en la elaboración de este proyecto de ley y felicitando a los que han permitido un acuerdo unánime por la gran responsabilidad demostrada. Espero que pronto podamos proceder a su aprobación definitiva.

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

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

Para fijar posición, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra don Francesc Canet.

El señor **CANET I COMA**: Gracias, señor presidente.

Señorías, el proyecto de ley de contrato del transporte terrestre que hoy aprobaremos sin duda para ser remitido al Senado es fruto del compromiso adquirido por el Gobierno en el marco de los acuerdos adoptados con el comité nacional del sector a raíz del paro seguido en el mes de octubre de 2005. En el acuerdo firmado el 18 de octubre en el marco de las actuaciones del Ministerio de Justicia, el Gobierno se comprometió a modificar la regulación del contrato de transporte contenida en el Código de Comercio de 1885 para adaptarla, como es obvio, necesariamente, a los tiempos actuales. Es una evidente necesidad si tenemos en cuenta que en la actualidad la normativa reguladora del contrato de transporte de mercancías por carretera está muy fragmentada, viene recogida en distintas normas que incluso en ocasiones son contradictorias entre sí: el Código de Comercio de 1885; el Código Civil de 1889; la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres; el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y la Orden ministerial de 25 de abril de 1997, que regula las condiciones generales de contratación para el contrato del transporte de mercancías. Esta abundante normativa, motivada por las numerosas adaptaciones a las necesidades del transporte actual, tan distinto obviamente del transporte en carruajes de finales del siglo XIX, que se tuvo en cuenta lógicamente en el periodo de promulgación del Código de Comercio, aconsejaban una codifi-

cación o agrupación en una sola norma de toda la dispersa normativa reguladora del contrato de transporte y esto es precisamente lo que hace el proyecto de ley con la intención de que, como mínimo, proporcione mayor seguridad jurídica a los operadores económicos del sector y más aún a los ciudadanos ajenos a los usos y costumbres del mismo. Todo ello lo hace bastante difícil la anquilosada y dispersa normativa actual. **(El señor vicepresidente, Fernández Díaz, ocupa la Presidencia.)**

Partiendo de esta premisa, desde un primer momento nuestro grupo parlamentario afrontó muy en positivo el análisis del proyecto de ley, y más cuando el mismo es fruto —y hay que resaltarlo— del compromiso del Gobierno con el sector. A pesar de ello, atendiendo también a peticiones realizadas por el sector, nuestro grupo parlamentario ha presentado una serie de enmiendas algunas de las cuales se han incorporado en el trámite de Comisión o figuran incluidas en el informe de la ponencia, y subrayamos, como ha comentado el señor ministro, el alto grado de acuerdo que ha habido en la Comisión y que se ha reflejado en la aprobación unánime, como también espero que sea así en la sesión de hoy. Por ello, poco o mucho, hemos contribuido con nuestro granito de arena a la mejora del texto del proyecto de ley. Así, cuestiones como la nulidad de pacto cuando este sea abusivo para el porteador, la forma de determinación del precio de la mercancía o el límite de indemnización por la mercancía perdida o averiada que hemos defendido figuran ya en el texto aprobado en Comisión. No obstante, a pesar de que no estamos insatisfechos en absoluto —por eso votamos a favor— con lo incorporado en el proyecto de ley, que como hemos podido comprobar ha gozado de un acuerdo previo entre los dos grupos mayoritarios de la Cámara, hemos mantenido vivas para su aprobación en el Pleno todas las enmiendas que no han sido incorporadas en Comisión. No queremos dejar escapar la posibilidad de incidir en la necesidad de proteger al máximo los intereses de los porteadores en la contratación del transporte por carretera.

En general, las enmiendas que sometemos de nuevo a votación adoptan redactados existentes hoy en día en la dispersa normativa que regula el sector o que a nuestro entender son más conformes con el convenio de transporte internacional y las pretendemos incluir mediante enmiendas porque entendemos que en el caso concreto que regulan es mejor el redactado de la normativa existente que el comprendido en el proyecto de ley o simplemente se adopta el redactado del convenio por entender que el proyecto se aparta del mismo o no recoge correctamente su espíritu.

Quiero destacar, como ya se ha hecho, que a pesar de que se regulan aspectos muy distintos del contrato de transporte, se mantiene un mismo hilo argumental o idea de fondo, la protección del transportista, que es el principal destinatario de la norma. Por tanto, y estando absolutamente de acuerdo con lo manifestado por el

señor ministro y con lo que en Comisión ya también se comentó, daremos nuestro apoyo, como ya hicimos en Comisión, a este proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández Díaz): Muchas gracias, señor Canet.

Por el Grupo Parlamentario Vasco tiene la palabra el señor Olabarría. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señor presidente, creo que el turno es de defensa de enmiendas, no de fijación de posición.

El señor **PRESIDENTE**: Puede acumularse.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Intervengo para explicar sucintamente las que mi grupo mantiene vivas, que hacen referencia a una ley que parte del presupuesto del consenso, lo cual ya le da valor en sí mismo, en virtud de los acuerdos adoptados con el sector tras los conflictos que han sido glosados por el portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, y se incardina también en requerimientos de derecho internacional públicos, y particularmente me gustaría citar el Convenio del transporte internacional de mercancías por carretera y las reglas uniformes CIM del año 1999. El señor Blanco, ministro de Fomento, ha comentado que es una ley buena. No era esperable otra reflexión por parte del Gobierno evidentemente. Es una ley buena en términos generales, comparto esta reflexión. Es manifiestamente mejorable, como todas las leyes, pero se avanza sobre la dispersa y deletérea normativa previgente, y eso también es algo bueno en sí mismo.

Nosotros mantenemos pocas enmiendas y hacen referencia todas ellas a enfatizar un valor que también ha preconizado el ministro en la presentación o defensa del proyecto, o como se denomine ese trámite, que ha realizado, consistente en enfatizar los requerimientos de seguridad jurídica que deben configurar un contrato tan complejo, donde signan o forman parte del mismo tantas partes, donde el sinalagma contractual no es muchas veces fácil de identificar, el carácter bilateral de las prestaciones de las partes también resulta un tanto difuso y se aleja por sus propias características, por su propia configuración, de la normativa contractual general prevista en las normas generales de obligaciones y contratos del Código Civil e incluso del Código Mercantil.

Retiramos —lo voy comentando ya, señor presidente, a efectos de constancia en acta— la enmienda número 1 de mi grupo, relativa al artículo 5, que se aceptó en Comisión. Retiramos la enmienda número 3, relativa al artículo 8, retirada en Comisión. Mantenemos la enmienda número 4. Estimamos pertinente —y espero que otros grupos de la Cámara lo hagan así también— que las partes del contrato deban suscribir en todo caso —esto no debería poseer nunca carácter dispositivo, sino

carácter obligatorio— una carta de porte. A mí se me antoja que en un contrato tan complejo como este no puede dejarse al arbitrio de las partes signar o no, suscribir o no un contrato específico, una carta de porte específica, en donde se delimiten, desde una perspectiva bilateral de obligaciones, las obligaciones que cada una de las partes asume, que son varias —es un contrato de tracto sucesivo, de estructura compleja—. Mantenemos, por tanto, y por estas razones vinculadas a la seguridad jurídica del tráfico mercantil, la enmienda número 4. Retiramos la enmienda número 5.

Mantenemos la número 6, por las razones anteriormente invocadas, que hace referencia a que la irregularidad de la carta de porte no producirá la inexistencia o la nulidad del contrato. No se trata de irregularidad de la carta de porte cuando se deja al arbitrio de las partes que componen este contrato firmar una carta de porte o no firmarla. Si es voluntaria la existencia o no de carta de porte, no cabe realizar invocaciones respecto a su irregularidad. Si la irregularidad fuera un problema, nadie firmaría una carta de porte, con los problemas que se intensificarían notablemente en relación con la seguridad jurídica del cumplimiento de las obligaciones de las partes y de la bilateralidad que caracteriza estas fórmulas contractuales.

Mantenemos la enmienda número 7: el contrato de transporte que dé lugar al establecimiento de relaciones de transporte continuadas o duraderas deberá siempre formalizarse por escrito. También es un requerimiento elemental de seguridad escrita. La no escritura es una excentricidad, es una extravagancia en derechos que regulan obligaciones de naturaleza contractual. La oralidad en la articulación de contraprestaciones de las partes, sobre todo en una materia tan delicada y compleja como es el transporte, nos parece realmente no pertinente. La escritura debería ser un requerimiento de identificación de las contraprestaciones de la parte de una bilateralidad o trilateralidad compleja, porque aquí son varias las partes comprometidas por las disposiciones de los contratos o cartas de porte que se suscriban.

Retiramos la enmienda número 8, aceptada en Comisión. Mantenemos la enmienda número 9. El cargador deberá adjuntar a la carta de porte la documentación relativa a la mercancía que sea necesaria para su realización; también por coherencia con las razones de seguridad jurídica que hemos invocado reiteradamente. Retiramos la enmienda número 10, aceptada en Comisión. Retiramos la enmienda número 11, también aceptada en Comisión. Mantenemos la enmienda número 12, que dice que en caso de ejecución parcial del contrato debidamente justificada, el porteador solo podrá exigir el pago del precio —el resto quedaría igual—. Al igual que en el caso de los impedimentos del artículo 31, aquí también deberán acreditarse los motivos de una ejecución de carácter parcial. Nos parece absolutamente extravagante que no se especifiquen en la ley, ni siquiera en la carta de porte, los efectos dimanantes de una eje-

cución parcial de un contrato. Esto, en el ámbito del derecho mercantil, resulta absolutamente inviable, a pesar de que esta ley que estamos debatiendo es una ley de carácter un tanto híbrido, que se nutre de una naturaleza jurídica compleja, en parte es derecho civil o pertenece al sector civil del ordenamiento jurídico, en otra parte al ordenamiento mercantil; tiene también algunos aspectos de naturaleza laboral, pero es una ley que fundamentalmente prevé contratos de naturaleza mercantil, y los principios ontológicos del derecho mercantil están siendo en algunos casos peligrosamente relativizados.

Para terminar, señor presidente, retiramos todas las demás enmiendas menos la número 15. Si no se corrige la disfunción que se consigna en el artículo 65, en los términos en que se encuentra formulado este precepto, la existencia de un error en la identificación del porteador en cuyo curso se haya producido presuntamente la inejecución del contrato priva al cargador del ejercicio de las reclamaciones a las que tiene derecho. Esto sí que provoca la más absoluta indefensión jurídica respecto a los derechos que aquí se consignan con relación al cargador, no al porteador, que es el que incumple parcial o totalmente sus obligaciones.

Por último, señor presidente, mantenemos la enmienda número 17. Algún compañero, en los debates en Comisión y en ponencia, le ha atribuido el carácter de ser una disposición un tanto extravagante. No entiendo la calificación que se hace en relación con las disposiciones reguladoras del contrato de transporte realizado mediante la utilización de bicicleta. Me gustaría saber si hay algún diputado en esta Cámara que no haya visto algún ciudadano en una bicicleta realizando trabajos de porte. Me imagino que a nadie le habrá pasado. Es más, es una práctica que se está generalizando, no sé por qué razón —razones deletéreas se me escapan—, quizá la subida del precio de los combustibles o porque igual es bueno, desde una perspectiva más sociológica que jurídica, compatibilizar el sano ejercicio de la bicicleta con actividades de naturaleza lucrativa. Cualquiera que sea la razón, hay que regular esta materia y si no se va a hacer en esta ley, porque todavía se considera incipiente, a pesar de la generalización del uso de la bicicleta en núcleos urbanos para realizar funciones de porte, nosotros seguiremos pugnando en el Senado y en trámites ulteriores para que esta materia se regule debidamente como se regulan los transportes o portes realizados en otro tipo de vehículos, pretendidamente, desde una perspectiva metajurídica absolutamente, más dignos, por usar una expresión perifrástica.

He defendido las enmiendas que mi grupo mantiene vivas. No quiero terminar sin afirmar, señor presidente, que —sin que sirva de precedente— estoy de acuerdo en este caso con el señor Blanco, ministro de Fomento, y esta no es una ley mala.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Olabarría. Si no le importa a S.S., los servicios de la

Cámara se acercarán ahora a su escaño para aclarar algo, porque ha defendido S.S. tres enmiendas que no estaban mantenidas, y concretamente, y es lo más llamativo, la enmienda número 15, que S.S. dice mantenida, no existe entre las que están en condiciones de ser defendidas en el Pleno. Puede ser un error en cuanto a la numeración y ahora conviene que se aclare, porque su grupo tenía solo mantenidas la 6, la 9, la 12, la 14, la 17 y la 18. Ahora lo aclara, si es tan amable, con el letrado de la Comisión. Muchas gracias.

Pasamos a estudiar las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Tiene la palabra don Jordi Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, señorías, llega hoy al Pleno de la Cámara el dictamen de la Comisión de un proyecto de ley importante, el proyecto de ley que pasará a regular por fin el contrato de transporte terrestre de mercancías, por fin, señor presidente, porque los que somos juristas sabemos que todavía están formalmente en vigor aquellos artículos del Código de Comercio que llevan aprobados desde el año 1885. La realidad ha cambiado y la aplicación de la norma también. Estaban en vigor esos artículos pero, de hecho, su aplicación era escasa ya; era escasa ya porque se había ido sustituyendo por las propias condiciones generales de la contratación en ese ámbito del transporte de mercancías que el propio ministerio de Fomento aprobó con la Orden de 25 de abril del año 1997 y en la práctica se venían eludiendo las normas del Código de Comercio con normas de derecho privado contractual, con reglas que se iban pactando por las partes. Esto, señor presidente, señorías, debía solucionarse como se hace hoy, con una nueva ley desde el consenso. Quiero felicitar a todos los ponentes, y si me lo permite el señor presidente, a todos pero de manera particular a dos, por la especial relación que tuvimos en la pasada legislatura como portavoces que éramos de la Comisión de Fomento. Me refiero a don Andrés Ayala y a don Salvador de la Encina, a este último de manera especial porque ha dejado de ser portavoz en Fomento y es un brillante presidente de la nueva Comisión de Fomento. Por tanto, les agradezco a todos esa labor de consenso. Evidentemente, también se lo agradezco al resto de ponentes y, cómo no, al señor Olabarría, con quien sigo coincidiendo en muchísimas otras ponencias y comisiones. Señorías, hemos hecho ese esfuerzo de consenso; esfuerzo de consenso que en el caso del señor De la Encina te lleva incluso a coincidir con él cuando a veces te va a votar en contra de enmiendas que tú vas a defender, con lo cual tiene un mérito especial de saber buscar puntos de acuerdos.

Nuestro grupo, señor presidente, tenía presentadas más de 60 enmiendas. Haciendo balance, de esas 60 enmiendas, se han aprobado literalmente o bien a través de transacciones en la fase de ponencia y Comisión, más de 20, pero nos queda un conjunto de enmiendas no aprobadas, todas las cuales doy por defendidas en este

trámite, pero quisiera resaltar aspectos de algunas de las que han quedado vivas, por ejemplo, la enmienda 131. No nos hemos puesto de acuerdo en ese aspecto subjetivo final que debe tener la contratación del transporte en nombre propio. Nosotros entendemos que con la redacción del artículo 5.2 se impone esa contratación del transporte en nombre propio a determinados intermediarios del transporte, como operadores de agencias de transporte, transitarios, almacenistas distribuidores, operadores logísticos, que entendemos que podían haber sido también fruto de algún tipo de exclusión y, por tanto, nos hubiera gustado un mayor grado de acuerdo en esa redacción del artículo 5.2.

Me quiero referir también al nuevo apartado que queríamos introducir en el artículo 9 en cuanto al transporte contratado en el marco de una operación logística. Considerábamos que una ley moderna —y esta lo va a ser— debía introducir —y así lo proponemos en nuestra enmienda 134— la definición legal de la operación logística porque hay una indeterminación del concepto. Esta ley también debería englobar ese aspecto. Es una lástima que no sea así, pero quizás en el Senado nos podamos dar una nueva oportunidad.

Quiero dar especialmente por defendida nuestra enmienda 142 al artículo 19, relativa a la entrega de las mercancías al porteador. Entendemos que nuestra redacción es mucho más coherente con lo que ya establece al efecto el propio artículo 1124 del Código Civil en relación con las obligaciones recíprocas. Es una enmienda sobre la que mi grupo hubiera preferido encontrar un punto de acuerdo. Esperemos que pueda alcanzarse en trámites posteriores. Igual ocurre con nuestra enmienda 150, que modificaba el artículo 27 y trasladábamos a esta nueva Ley del transporte terrestre de mercancías lo que ya prevé para el transporte ferroviario el artículo 356 del Código de Comercio. Consideramos que es buena esa regulación y lamentamos que finalmente no haya podido aceptarse. Por otro lado, nuestra enmienda 162 era útil para establecer una garantía eficaz para el cobro de los portes a favor del transportista. Nuestra enmienda número 168 pretendía que a la hora de establecer las presunciones de exoneración se incluyera que el porteador quedaría exonerado de responsabilidad en aquellas operaciones de auxilio y rescate de vehículos averiados o accidentados en vías urbanas o interurbanas. Esa cláusula debería haber aparecido en el artículo 49. Nuestra sensibilidad en temas de seguridad vial lo hacía aconsejable, como también hacía muy aconsejable —señor Quijano, usted lo sabe bien— haber introducido en esta nueva ley, como propone nuestra enmienda 183 —de la que, por cierto, voy a pedir votación separada—, unas normas especiales del contrato de auxilio y rescate en carretera para ese sector de las grúas. Está aquí el señor Sánchez i Llibre que defendió al sector de las grúas en la Comisión de Seguridad Vial la pasada legislatura. Aprobamos por unanimidad una proposición no de ley sobre este extremo, pero no la han cumplido. Nosotros intentamos dar respuesta a

través de este trámite legislativo. Nos hubiera gustado que esta enmienda 183 se hubiese transaccionado de alguna forma. Sé que algún diputado del grupo mayoritario tenía especial interés en que hubiera sido así, pero el movimiento se demuestra andando y aquí poco hemos andado. El sector que realiza esa labor importantísima de auxilio y rescate en carretera echará en falta en esta nueva ley una disposición específica. Les ofrezco que en este tema nos demos el Senado como una última oportunidad para ver si somos capaces de implementar aquello sobre lo que al menos en la pasada legislatura había una voluntad unánime de reflejar.

Termino, señor presidente, señorías, con una última enmienda que quería defender de manera expresa. Doy por defendidas todas, pero hay una última que quería que fuera objeto de especial mención en el Pleno de la Cámara. Es la enmienda número 186. La conoce el señor De la Encina y la conocen todos los portavoces. Les pido a todos que la voten a favor porque, aunque se ganara aquí, en nada entorpecería la nueva ley dado que no la estorba en absoluto. Esta ley llega cuando estamos ante una crisis económica para el sector del transporte. Es importante y necesario que esas cotizaciones por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales del sector del transporte por carretera dejen de tener ese tipo de cotización que es absolutamente desproporcionado por el nivel de riesgo. La cotización de aquellos conductores de vehículo de transporte de mercancías que tengan una capacidad de carga superior a 3,5 toneladas está absolutamente descompensada; es un 115 por ciento más de lo que debería ser en proporción. Demos esa nueva regulación a esas cotizaciones porque estas empresas, señor presidente, lo están pasando mal, y hoy podríamos ayudarles con ese nuevo sistema. Se nos respondió que esto se está haciendo en la mesa de diálogo social. ¡Vaya, vaya, desde luego!, que decimos en nuestro grupo. Buenas palabras, pero ningún hecho concreto para el sector del transporte en cuanto a cotizaciones sociales, que un momento de crisis económica habría sido necesario y urgente haber acordado.

Gracias, señor presidente. Gracias a todos por esta buena relación en ponencia y en Comisión que nos permitirá tener una buena ley. Y gracias también al señor ministro por haber venido esta mañana a defender el proyecto. Es bueno en los trámites legislativos que cuando el Gobierno presenta un proyecto de ley sea el propio Gobierno quien venga a defenderlo cuando llega al Pleno. Por lo tanto, felicito también al señor ministro, Blanco, por haber estado hoy presente al inicio de esta sesión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Jané.

Por el Grupo Parlamentario Popular para la defensa de sus enmiendas y fijación de posición tiene la palabra don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Con la venia, señoras y señores diputados. Con el agradecimiento a la generosidad de mi compañero ponente, el señor López-Amor, que permite que tenga la intervención completa en la mañana de hoy, vamos a fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular en el proyecto de ley de transporte terrestre de mercancías.

Como han señalado otros portavoces, y también expresamente el ministro, este proyecto ha sido fruto de un amplio consenso en la ponencia y en la Comisión de Justicia, que han elaborado respectivamente el informe y el dictamen de esta ley. Quiero señalar, abundando con ellos, que se ha conseguido un equilibrio importante entre todos los intereses en presencia, como debería ser siempre obligación del legislador. Ningún grupo ha conseguido imponer íntegramente su criterio, por eso creo que se ha conseguido una ley con vocación de permanencia. El proyecto adapta en lo sustancial el derecho del contrato de transporte terrestre de mercancías español al modelo de los convenios internacionales, básicamente el denominado CMR, y las reglas uniformes CIM 1999, para el transporte por ferrocarril, siguiendo así el camino trazado antes por otros países europeos: Austria, en 1991; Bélgica, en 1995; Alemania, en 1998 y Portugal en 2003. Todo lo cual devendrá en la aplicación de reglas comunes uniformes, tanto para el contrato de transporte de mercancías en el ámbito interno como internacional.

Señorías, estamos ante una ley que es básica para establecer un marco estable en un sector de más de 120.000 empresarios, muy afectado en este momento por la crisis, que ve caer día a día su facturación como consecuencia del drástico descenso del consumo que está muy atomizado y que, con el encarecimiento de sus gastos generales y ahora nuevamente el combustible, así como con la reducción de su capacidad de circulante, tiene serias dificultades para afrontar el futuro. Por tanto, la responsabilidad que tenemos todos ante esta ley es máxima. Estamos ante un proyecto que debe ser de todos y quiero señalar que conforme a la voluntad del Grupo Parlamentario Popular, que hemos llevado a cabo los portavoces, hemos abordado el proyecto con la seriedad, la responsabilidad, la solvencia técnica —también hay que decirlo— y el consenso. Por eso, hemos dejado fuera del debate cuestiones de oportunismo político o de desgaste del contrario.

El proyecto de ley de transportes ha sufrido muchos vaivenes desde el año 2001, fecha a la que se remontan los primeros contactos entre el Ministerio de Fomento y el Ministerio de Justicia, con la intención de modificar ya este contrato. Bien es verdad que posteriormente formó parte de los acuerdos entre el Ministerio de Fomento y el Comité Nacional de Transporte por Carretera en 2005, que dio lugar a un anteproyecto de ley de contrato de transporte terrestre, sometido a informe previo por el Consejo de Ministros de 23 julio de 2007, que comprendía tanto el transporte terrestre de pasajeros como el de mercancías. Así se tramitó como anteproyecto pero finalmente, y sin saber por qué, se excluyó el

transporte de pasajeros dejando la regulación solo para las mercancías. Y este, por omisión, sí que es un pero importante que el Grupo Parlamentario Popular le hace al proyecto que nunca debería haber excluido la regulación del transporte de viajeros porque, al no estar regulado en convenios internacionales y al ser su regulación de derecho privado, un solo artículo del Código de Comercio de 1885, el 352 desfasado e insuficiente, y que la normativa de derecho público solamente tiene una serie de prescripciones muy dispersas —algunas en la LOTT y en su reglamento— pero que en modo alguno constituyen una regulación, ni siquiera parcial, de este contrato, debería haberse mantenido el contenido del anteproyecto que hubiera permitido tener una regulación completa de este transporte.

Dicho esto, tratemos el proyecto tal y como ha quedado después de la Comisión. Quiero señalar que el Grupo Parlamentario Popular presentó 30 enmiendas y hemos visto satisfechos nuestros planteamientos en 24 y una más en el último trámite de la Comisión que nos permite retirar hoy la enmienda 120, relativa al artículo 8 por la sustitución del término expedición por envío, que solventa el problema que se planteaba y que justificaba dicha enmienda. Hemos de señalar que hay cuestiones en las que el consenso alcanzado es meritorio, que suponen una regulación en la que todos los agentes y sujetos implicados ven satisfechas sus pretensiones. En otros casos, el texto probablemente habría merecido una mayor reflexión. Me referiré luego a un caso palmario. Merece la pena destacar la regulación del contenido de la carta de porte, de las paralizaciones, de la variación o demora en el precio, la incorporación de la paquetería, las responsabilidades del porteador, las modificaciones en cuanto a la reserva o los plazos de prescripción, que han mejorado sustancialmente el texto. Me voy a referir especialmente a dos de ellas. El texto final del artículo 57 en cuanto a los límites de la indemnización, que primero se habían fijado en los derechos especiales de giro CMR y que, finalmente, hemos fijado en un tercio del Iprem por día por cada kilogramo de mercancía perdida o averiada, es magnífico, es exitoso y además permite adecuar nuestra legislación a la moneda común europea y su revisión anual automática.

Quiero destacar el consenso finalmente alcanzado por unanimidad en la redacción del artículo 62, relativo a la pérdida del beneficio de limitación de responsabilidad, en la que si bien el Grupo Parlamentario Socialista fue en principio reticente a variar el texto enviado por el Gobierno, que incluía la temeridad con conciencia de probabilidad —que no era muy propia de nuestro acervo jurídico—, finalmente fue excluida manteniendo solo la intencionalidad que responde mucho mejor a lo que para estas situaciones tiene establecida nuestra jurisprudencia. Bienvenida y agradecida sea la rectificación del Grupo Parlamentario Socialista.

Hemos mantenido para el debate de hoy cinco enmiendas que vienen referidas a tres cuestiones que brevemente voy a señalar. En primer lugar, la

enmienda 108 trata de incorporar un nuevo artículo que regule la responsabilidad de los transportistas efectivos frente a los transportistas contractuales, ya que el CMR en el que se basa el proyecto no reguló ya en 1956 esta materia. Y posteriormente, tanto las reglas CIM como el Convenio de Montreal, otros ordenamientos y, curiosamente, el propio anteproyecto inicialmente aprobado por el Gobierno, sí regulaban esta situación que de otra suerte va a quedar huérfano. En segundo lugar, la enmienda 110 pretende suprimir del texto de la ley la regulación del contrato de mudanza. A pesar de que el señor ministro lo haya señalado como una de las novedades, contrariamente a lo que se señala en la exposición de motivos, lo verdaderamente importante y relevante no es el transporte que indudablemente existe, sino las obligaciones que el proyecto califica de accesorias y que no son tales sino precisamente las esenciales de este contrato. Es más importante el desmontaje, embalaje, desembalaje y nuevo montaje de los bienes objeto de mudanza que el transporte en sí de los mismos. Por eso creemos que debe ser objeto de una regulación aparte. En tercer lugar, las enmiendas 115, 118 y 119 hacen referencia a los artículos 5 y 6 y a una nueva disposición adicional. Todas ellas se refieren a un problema concreto, que es la regulación de los intermediarios en general —transitarios, almacenistas, etcétera— y el carácter y naturaleza de su contratación. Nosotros entendemos que debería ser objeto de una regulación aparte con los intermediarios de los demás modos de transporte —aéreo y marítimo—, por lo que solicitamos del Gobierno que traiga a esta Cámara un proyecto de ley que regule de forma integral la intermediación. A la vista de la redacción del artículo 5, que ha sido especialmente señalada por el señor Jané, nos reafirmamos en lo acertado de estas enmiendas ya que es el claro ejemplo que he señalado anteriormente: En este texto no hemos conseguido una redacción satisfactoria a los intereses en presencia y creemos que necesita una mayor reflexión.

Señor presidente, termino solicitando una última reflexión y el apoyo de los grupos para estas enmiendas anunciando, como no puede ser de otra manera, nuestro voto favorable al dictamen de la Comisión, deseando larga y fructífera vida a la Ley del contrato de transporte terrestre de mercancías e instando al Gobierno —me hubiera gustado que el señor ministro todavía estuviera aquí— a que aborde la regulación del transporte terrestre de pasajeros a continuación de la aprobación de esta ley.

Muchas gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ayala.

Por el Grupo Parlamentario Socialista para la fijación de posiciones tiene la palabra don Jesús Quijano.

El señor **QUIJANO GONZÁLEZ**: Señor presidente, señorías, se nos trae hoy a la Cámara la discusión en fase plenaria de un proyecto de ley no solo interesante sino

también importante; un proyecto de ley llamado a regular, probablemente de manera estable —lo digo porque se han hecho algunas consideraciones sobre el bendito Código de Comercio; ojalá este proyecto de ley esté tan vigente en el futuro como lo estuvo la regulación, escasa pero lógicamente pensada para el siglo XIX cuando el desarrollo de los transportes era el que era, que contenía el Código de Comercio; ojalá esta ley estuviera vigente más de un siglo, tiempo que ha estado vigente el Código de Comercio—, un contrato que es ciertamente muy especial. En la estructura jurídica de la contratación civil o mercantil no se dan muchos supuestos en los que el contrato resulte configurado en su contenido por las partes que lo celebran —cargador y porteador en este caso—, pero que produzca efectos para terceras personas, como es el destinatario de la mercancía. Esta circunstancia introduce en el conjunto del contrato un elemento muy especial de equilibrio entre derechos, obligaciones y responsabilidades. Al final esta es la clave del contrato de transporte: saber hasta dónde el cargador dispone y dónde empieza la disposición del destinatario; frente a quién responde el porteador en función de cuándo se haya producido el evento por el que tiene que responder y si debe responder frente al cargador o frente al destinatario, etcétera, etcétera.

El proyecto de ley que hoy discutimos es coherente con este principio e introduce un equilibrio muy adecuado en las posiciones de las partes, sabiendo que esto es complejo y que hay aquí, como no podía ser de otra manera, intereses en juego muy legítimos y muy respetables, como son los de las empresas del sector, los del mercado en general y, en definitiva, la regulación de la libre circulación de mercancías por el territorio nacional. Dicho eso, en efecto era una carencia notoria en el derecho español, casi ya una laguna en el sentido técnico, el que siguiera vigente una regulación del Código de Comercio de 1885 en materia de transporte para las relaciones jurídico privadas, que es lo que aquí vamos a regular, esto es, para el contrato. Y lo digo porque en el otro ámbito, en el de la ordenación administrativa del transporte, se ha desarrollado la legislación hasta época bien reciente y en época reciente, en la medida en que es parte de la regulación del transporte, es también objeto de competencia por las comunidades autónomas. Por tanto, había un desequilibrio notorio, una ordenación administrativa del transporte muy actualizada y muy detallada y una regulación del aspecto mercantil, jurídico privado o contractual de las relaciones entre las partes muy envejecida y en cierto modo abandonada a la suerte de las condiciones generales de la contratación, donde sabemos que en muchas ocasiones el equilibrio no impera.

La ley viene a cubrir esa laguna, creo que lo hace con criterio de modernidad y sobre todo con un principio que me importa mucho destacar. Así como en el ámbito autonómico, internacional —hay que tener en cuenta que estamos hablando de competencia exclusiva del Estado vía legislación mercantil, artículo 149.1.6.^a de la Cons-

titución si no recuerdo mal—, se había dado un desarrollo administrativo o contractual, en el ámbito estatal era aún más notoria la laguna, siendo, como digo, una cuestión de competencia exclusiva del Estado. Había que cubrir esa laguna con un criterio de homogeneización con lo que hoy es la media admitida con carácter más general en la materia, sin duda este famoso convenio que llamamos ya casi en familia el CMR. Este ha sido el criterio. Lo digo porque este ha sido también el criterio, como saben el resto de los ponentes, que en algunas ocasiones nos ha llevado a rechazar alguna enmienda porque entendíamos que rompía con este criterio de uniformidad. En un mundo económico como el que vivimos no tiene mucho sentido que un transporte que sale de un país y termina en otro tenga regímenes distintos si se hace en dos tramos nacionales respecto de cuando se hace de manera continuada. Esto es lo que no queríamos que ocurriera. De manera que, cuanto más se parezca la legislación nacional en materia de transporte, en esta materia contractual, a la legislación —en este caso a la materia convenida internacionalmente y aceptada con carácter muy general, porque el CMR es de los años cincuenta y está ratificado por un número elevadísimo de países—, creemos que eso será más razonable, de tal forma que esto que yo llamo el tramo interior de un transporte internacional se parezca lo más posible en su regulación a cuando el transporte es continuadamente internacional. Insisto en este criterio porque este ha sido el argumento, como recordarán —y no el mero capricho o simplemente la preferencia, sino este argumento de la homogeneidad—, que ha llevado en algunas ocasiones a no poder aceptar determinadas enmiendas.

Tras este planteamiento general, quiero en nombre de mi grupo agradecer la forma en que se ha desarrollado el proceso, tanto en la fase previa de contactos con el sector, de comparecencias —como las hubo— ante la Comisión, como en el diálogo, el consenso y la capacidad de transacción que todos hemos tenido a lo largo de la discusión parlamentaria. Ojalá sepamos distinguir —y en muchas ocasiones es fácil hacerlo— las cuestiones que tienen un componente eminentemente técnico-jurídico —sabiendo que hay luego intereses del sector por medio, como no podía ser de otra manera—, tengamos esta capacidad de llegar a acuerdos y ojalá no la agotemos aquí. Soy consciente —mi grupo lo es— de que hay algunos aspectos que seguramente siguen exigiendo que les den alguna vuelta en el Senado. Ojalá tengan allí tanta capacidad para desarrollar un proceso de diálogo y convenido como el que aquí hemos tenido.

Termino haciendo una brevísima consideración a algunas enmiendas que han sido también objeto de mención específica en el debate. Respecto a algunas enmiendas, bien por el criterio que decía —para entendernos, de no coherencia con el modelo CMR—, bien por una razón técnica, en el sentido de una coherencia en la ubicación, debo señalar que esta es la ley del transporte, no es una ley para todo o para toda situación en la

que pueda haber un transporte por medio. Por ejemplo, el auxilio en carretera es un contrato sustancialmente distinto, es un contrato de rescate, de recuperación del vehículo accidentado o dañado donde esté y que a veces, solo a veces, implica traslado al garaje, al taller o al desguace, pero no siempre. Por tanto, el transporte, en ese caso, no es la relación jurídico-privada que hay que tener en cuenta. No; es la otra, es la operación de auxilio y rescate, que a veces implica transporte, aunque no siempre, porque si el vehículo está en condiciones de circular, extraído de donde esté, su titular seguirá con él por la carretera y será él quien lo lleve, y no encima de una grúa, al lugar donde deba ser reparado. Técnica-mente hay esta distinción. Podemos seguir discutiendo del tema, pero indudablemente existe esta diferencia. Ocurre como con las cotizaciones a la Seguridad Social. No es este el lugar y el señor ponente de Convergència i Unió lo sabe. Incluso se le ha dado testimonio escrito de que estaba materia estaba siendo debatida en otro ámbito. Por último, es el caso de la mudanza por activa o el de la bicicleta por pasiva. ¡Claro que se usa la bicicleta!, y el monopatín y a veces se hace el transporte andando, sin utilizar ningún mecanismo que traslade al porteador. ¿Debemos entrar hasta este detalle en la regulación del contrato o son aspectos que, en su caso, las personas que convengan el transporte así elegirán régimen o se remitirán a esta legislación si lo creen oportuno?

En materia de mudanza, el argumento debería ser a la inversa: si no lo recogemos, quedará fuera de regulación y, por tanto, quedará exclusivamente sometido a condiciones generales, así que el interesado particular estará en una condición peor de la que le garantiza esta ley, como SS.SS. saben. Meditemos esto. El Senado todavía nos ofrecerá una posibilidad de seguir hablando, pero no renunciemos a la capacidad de convencernos cuando tengamos razones y los planteamientos sean razonables.

Gracias, de nuevo, por la forma en que el tema ha sido conducido y ojala esta ley viva muchos años y sea útil para el sector.

Gracias, señor presidente. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Quijano.

— **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO, EN MATERIA SANCIONADORA. (Número de expediente 121/000012.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a examinar el proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico y circulación de vehículos a motor

y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Para la defensa de las enmiendas o fijación de posiciones, en primer lugar, y por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra doña Rosa Díez.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Gracias, señor presidente.

Voy a hacer una breve intervención desde el escaño para defender la enmienda número 3, para fijar posición y para anunciar una transaccional a la enmienda número 9, que será presentada a la Mesa posteriormente.

Lo primero que quiero decir es que creo que SS.SS. deben tener en consideración que este texto que hoy sometemos a aprobación del plenario de la Cámara ha sido un texto muy trabajado, de manera muy constructiva, que ha alcanzado en el debate en ponencia y en Comisión un amplísimo acuerdo, colaboración y participación del conjunto de los grupos políticos parlamentarios. En lo particular me siento satisfecha de haber participado en este grupo de trabajo, que ha hecho un trabajo parlamentario en el verdadero sentido de la palabra. Ha sabido escuchar los argumentos del otro, ha sabido comprender, ha sabido abandonar una parte de la fijación propia precisamente en un ejercicio de parlamentarismo y de democracia que tantas veces se echa en falta cuando nos reunimos en plenario, pero que, afortunadamente, se practica cuando nos reunimos en Comisión y particularmente en ponencia. Este texto que hoy se somete a votación, por tanto, para mí sería un ejemplo —la semana próxima veremos al menos otro— de un buen trabajo parlamentario, en el que el Parlamento ha servido para mejorar el texto previo y en el que ha habido un ejercicio de responsabilidad y de ausencia de sectarismo partidario, un comportamiento institucional que nos permite hoy, por lo menos desde mi punto de vista, decir que vamos a aprobar un buen texto, un texto que ha salido adelante con el acuerdo, con el consenso y con el trabajo de todos y que nos permitirá proporcionar a los ciudadanos una mejor ley en este caso.

Mantengo viva la enmienda número 3. Es una enmienda al apartado quince del artículo único, concretamente al número 19 de ese anexo, que regula expresamente las infracciones que llevan aparejada la pérdida de puntos. El texto, que viene para ser sometido a votación directamente de la Comisión, establece en ese apartado 19 que será objeto de pérdida de puntos, entre otros, parar o estacionar en las curvas, cambios de rasante, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso que constituya un riesgo para la circulación o los peatones. La enmienda que planteo y que quiero someter a su consideración añade a este párrafo que les acabo de leer una especificación: también en las zonas de estacionamiento reservadas para uso exclusivo de personas con discapacidad. Esta es una modificación que trata de dar cumplimiento a una demanda histórica de las personas con discapacidad en

relación con los aparcamientos reservados para ellas, dado el generalizado incumplimiento de este uso exclusivo y el evidente peligro y compromiso de la seguridad que para un conductor con discapacidad supone no disponer del estacionamiento que la ley le reserva. Cuando espera encontrar la plaza reservada y esta está usada indebidamente por otro conductor sin discapacidad, la persona con discapacidad debe buscar, como SS.SS. comprenderán y saben bien, otro estacionamiento, a veces muy lejos de donde se dirigía, lo que le fuerza a cruzar entre vehículos, invadir la calzada y sortear obstáculos de todo tipo con riesgo para su integridad, habida cuenta de la falta de accesibilidad del entorno urbano. Les propongo, señorías, que tengan en cuenta esta consideración. Es cierto que a lo largo de todo el texto se han introducido referencias en defensa de la reserva de plaza para los minusválidos, para las personas con discapacidades, pero yo creo que la retirada de puntos, el hecho de que nos llamen a todos nosotros a la responsabilidad a la hora de aparcar el vehículo en un lugar que está reservado a una persona con una discapacidad porque si no repercute también en algo tan necesario para todos los conductores como son los puntos, tendría un efecto pedagógico y cumpliríamos no solamente con una necesidad de este sector, sino con una obligación de todos nosotros.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Díez.

Por el Grupo Parlamentario Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra, en primer lugar, don Francesc Canet.

El señor **CANET I COMA**: Gracias, señor presidente.

Tal como ha dicho la portavoz anterior, efectivamente en la Comisión se ha acabado consiguiendo cierto consenso. Yo creo que es conveniente decir que los consensos, aunque esta Comisión está acostumbrada a obtenerlos, nunca son fáciles y en esta Comisión tampoco lo han sido, por lo tanto, creo que es bueno dejar constancia de que seguramente hoy en la votación se reflejará que habrá mayoría, sí, pero el consenso insisto en que es difícil, es un tema complicado, hay que conciliar intereses no siempre coincidentes; están la Dirección General de Tráfico, el propio Gobierno, el partido que apoya al Gobierno, los colectivos de usuarios y fabricantes de vehículos, comunidades autónomas, sobre todo las que tienen competencias transferidas... En definitiva, es difícil armonizar tantos intereses y por tanto el consenso ha resultado —si es que acaba siendo así— difícil y creo que es bueno que lo reconozcamos. Pero, pese a esa dificultad, el resultado —coincido con la anterior portavoz— es bueno. En nuestro caso hemos acabado retirando en la Comisión algunas de las enmiendas, puesto que se acabaron incorporando por juegos de mayorías, aunque no por consenso, las que

para nosotros eran fundamentales, en especial la que afectaba a la fiscalidad de las motos. Finalmente se ha aceptado —de lo cual nos alegramos— una transacción en otra Comisión, seguramente la que mejor podía tratar el tema, porque somos conscientes de que en la Comisión de Seguridad Vial y en este proyecto de ley quedaba un poco fuera de juego, pero como la necesidad era importante, hicimos virtud de esta necesidad. En cualquier caso, me alegro del consenso obtenido en otra Comisión que trasladaremos a esta sesión, y seguramente aceptaremos todos los grupos que se vuelva al texto original y no al que finalmente se aprobó en la Comisión. **(La señora vicepresidenta, Cunillera i Mestres, ocupa la Presidencia.)**

En las enmiendas aceptadas que había presentado nuestro grupo creo que es bueno destacar las competencias ya que, si el juego constitucional permite la gestión del tráfico y las sanciones, es bueno que se respeten; no es que el proyecto no lo respetase, pero creo que las enmiendas han mejorado y clarificado determinados aspectos. También estamos satisfechos de que hayan sido aceptadas las enmiendas que clarificaban el *renting*, las responsabilidades de los arrendatarios, sobre todo en los casos de largo plazo; también determinados aspectos de nomenclatura como las personas con discapacidad, que no aparecían nombradas así en el proyecto de ley; evidentemente también se reflejan algunos aspectos importantes, aunque de entrada pueden no parecerlo, como el compromiso de regular las marchas cicloturistas, y después cuestiones que seguramente otros portavoces han sido los protagonistas de llevar a la discusión como la velocidad variable, la señalización, la salida de los parques, garajes, que sea inmediata o sea gradual la solución que compartimos todos; llevar o no siempre encima la documentación, etcétera. Son aspectos importantes que han sido discutidos y la solución seguramente no la sabremos hasta después del trámite del Senado y la posible vuelta al Congreso; aspectos como clarificar el concepto de tramo para que puedan ser aplicables determinadas normas en función no de una vía sino de un tramo de la misma. Por nuestra parte, para conseguir el consenso, hemos retirado una enmienda que tenía a nuestro juicio valor, que era la de la instalación obligatoria de limitadores de velocidad a 180 kilómetros. Entendemos que seguramente no era el momento apropiado por determinadas cuestiones como podían ser las económicas y de oportunidad, y por tanto retiramos esta enmienda. En cualquier caso nos felicitamos del consenso y trabajo en la Comisión, aunque somos conscientes de que el consenso a veces no se consigue por acuerdos sino simplemente por el juego de las mayorías, pero hay que aceptar que ese también puede ser un buen consenso.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Canet.

Tiene la palabra por el mismo grupo el señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES**: Gracias, señora presidenta.

He querido subir a la tribuna no siendo ponente, en primer lugar, para felicitar a los ponentes pero también para aclarar la postura de Iniciativa e Izquierda Unida sobre algunos aspectos. Vamos a votar favorablemente la ley porque se ha hecho un buen trabajo y porque hay avances sustanciales, sin lugar a dudas. Pero quería subir a esta tribuna para expresar algunas inquietudes. Hay quien se dice muy preocupado por la seguridad vial, mucho; en cambio, por interés político y regate corto, es capaz de no quitar puntos a aquellos que en una ronda litoral superen hasta en 50 kilómetros por hora la velocidad establecida. Y a mí eso no me parece que sea estar siempre a favor de la seguridad vial, me parece que tiene un claro objetivo: intentar sacar algún rédito político, no se sabe exactamente por qué.

La propuesta transaccionada para que la detracción de puntos se produzca al superar los 131 kilómetros por hora en las autopistas y autovías, en los accesos a las ciudades donde se haya limitado la velocidad en 100 kilómetros por hora, no es una propuesta que nos agrada. Nos hubiese gustado que no se plantease, la verdad. Pero tengo que decir que eso no va a evitar que votemos a favor de la ley, por su importancia, porque entendemos que precisamente el procedimiento sancionador se mejora, además porque se incorporan muchas de las propuestas que venían del Servei Català de Trànsit y porque entendemos que la ley ha avanzado claramente. La enmienda transaccionada, aparte de las dificultades de gestión, es contradictoria con las políticas de seguridad vial, y así lo han acreditado la mayoría de entidades que se preocupan de la seguridad viaria, excepto el RACC. Por algo será. Cuando la mayoría de entidades que se preocupan de la seguridad viaria dicen: ustedes en este tema no han hecho los deberes, yo creo que a quien se dice defensor de la seguridad viaria le tendría que inquietar. Además, saben ustedes que las limitaciones de velocidad en los accesos a la ciudad de Barcelona han tenido un objetivo: reducir las congestiones y mejorar la seguridad del tránsito. Y, durante el primer año, en las autopistas y autovías limitadas a 80 kilómetros por hora se han reducido hasta en un 24 por ciento los accidentes con víctimas, un 36 por ciento las víctimas mortales y un 30 por ciento los heridos de diferente consideración. Se tiene que tener presente además que en el periodo 2002-2007 murieron en esta zona 74 personas y 369 quedaron gravemente heridas; en los primeros meses de aplicación de la velocidad variable se ha reducido un 27 por ciento la longitud media de la congestión, un 24 por ciento su duración, se han reducido las emisiones de gases de efecto invernadero y se ha mejorado de forma sustancial la calidad del aire. Entonces nosotros entendemos que si alguien está muy preocupado por esto es porque cree precisamente que

eso se puede solventar pagando una multa pero no quitando puntos, y eso no nos parece sensibilidad —manifiesta sensibilidad— en materia de seguridad vial. ¿Cómo es posible que una fuerza política que se dice defensora de la seguridad vial vele y estimule para que no se detraigan puntos cuando uno circula a 150 kilómetros por hora? Esa era la pretensión original. Yo tengo serias dudas en torno a cuál es la auténtica voluntad, y como tengo serias dudas quería subir a esta tribuna para expresarlas. Con todo, la enmienda transaccionada no va a evitar que se haga lo que se está haciendo, y es verdad que hay quien cree que, como se dice en catalán, pagan sant Pere canta (pagando, San Pedro canta), pero nosotros entendemos que la multa va a ser precisamente disuasoria y hubiese sido mejor, por supuesto, la detracción de puntos. La propuesta transaccionada apunta en otros aspectos más racionalidad, en el pago de multas, en la detracción de puntos. Por tanto consideramos que va a haber un paso adelante.

Segundo elemento —por falta de tiempo— que quería poner encima de de la mesa. Nos hubiese gustado que en la ley se detrayesen puntos también por estacionar en zonas de minúsculos y en carriles buses, así lo planteamos en una de las enmiendas que introdujimos en el inicio del trámite y así lo aprobó la Comisión de Discapacidad por unanimidad. La misma unanimidad que se crea en la Comisión de Seguridad Vial en el sentido contrario. Me refiero a que en esta Cámara hay dos unanimidades radicalmente contrapuestas. Por tanto, las unanimidades se pueden utilizar en un sentido o en otro. En consecuencia, nosotros vamos a continuar batallando, si hoy no se aprueba esta enmienda que ha planteado la señora Rosa Díez, para que esto sea así. Segundo argumento que quería trasladarles.

El tercer elemento que espero que se corrija, porque es de sentido común y así lo ha dicho la Federación Española de Municipios o responsables de diferentes ayuntamientos, entre otros, el Ayuntamiento de Barcelona, es la pretensión de no quitar puntos a aquellos que estacionen en zona azul, en zona verde, porque eso también afecta a la seguridad y al tránsito. Esperamos que este, no sé si despiste, finalmente sea corregido.

Muchas gracias, señora presidenta.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Herrera.

Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) tiene la palabra el señor Olabarriá.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Señora presidenta, señorías, en este caso tengo apuntadas las enmiendas que quedan vivas para este trámite porque, como ha habido alguna falta de sintonía en la ley anterior, me he preocupado por concretarlas. Son cinco: la 14, 17, 21, 22 y 24.

Señor ministro, quiero agradecer su actitud proactiva al debate parlamentario. Me agrada, me place que usted esté presente en el debate de esta importante ley. Hemos

debatido una ley trascendente hace un momento sobre el transporte terrestre y esta es una ley de gran relevancia también. Uno está un tanto abrumado con tal solemnidad normativa, porque luego vamos a acometer el debate en la Comisión de la ley que regula la nueva oficina judicial. Son cosas que resultan abrumantes porque después de un año de legislatura, la cuarta parte de la misma sin haber legislado prácticamente nada, esta acumulación, este fragor legislativo nos honra, en definitiva. Me gustaría que esa proactividad a participar en la actividad parlamentaria también se concrete, señor ministro, en una petición de comparecencia urgente que hemos registrado en la tarde de ayer con relación a la explicación de cuestiones absolutamente ajenas a lo que vamos a debatir a continuación, que es la nueva ley que regula el procedimiento sancionador en materia de seguridad vial.

Voy a hacer una reflexión de carácter preambular, de carácter previo, indicando que estamos de alguna forma regocijándonos, utilizando casi en exclusiva el derecho punitivo para afrontar una de las grandes patologías con las que convive nuestra sociedad, que son los altos índices de accidentalidad en nuestras carreteras, de siniestralidad vial. La Ley del carné de puntos es una ley de naturaleza punitiva. Yo sé que ustedes no reconocen esta invocación que hace mi grupo, ustedes utilizan la locución de naturaleza reeducativa. El *nomen iuris* no es el que el legislador atribuye a las normas, sino el que, parafraseando a Lucrecio, dimana de la naturaleza de las mismas. Si a una persona se le priva del carné de conducir por la pérdida de todos sus puntos, evidentemente se le está imponiendo una limitación de sus derechos, que es justamente la definición jurídica de sanción. Desde esa perspectiva es una ley punitiva, hay otras leyes también sectorialmente punitivas, y nos encontramos también con la modificación de derecho punitivo, pero son críticas o invocaciones que se las tengo que hacer con el brazo encogido, utilizando el símil tenístico, o con la boca pequeña, porque las ratios de reducción de la siniestralidad parecen abonar la utilización de estas medidas. Lo que pasa es que la utilización del *ius puniendi* del Estado, el derecho punitivo, hay que manejarlo con suma prudencia. Hay una serie de previsiones, que ya están desagregadas por prolija jurisprudencia del Tribunal Constitucional, con relación al umbral, a los límites del *ius puniendi* del Estado, y le aseguro, señor ministro, que esta ley está en el umbral, está en algunas ocasiones en el límite de lo que la jurisprudencia constitucional permite o posibilita a la Administración —administraciones, en este caso— cuando ejerce o ejercita sus facultades punitivas o el *ius puniendi*, como le estoy comentando.

Señor ministro, esto tiene un doble problema. Primero se identifican como sanciones o como infracciones, bien sean de naturaleza leve, en unos casos, graves o muy graves, conductas que dudosamente podrían tener esta tipificación o calificación. Que una persona no se preocupe por que las matrículas del vehículo estén lo suficientemente limpias para que ese vehículo, si va a

cometer una infracción posteriormente, sea identificable por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, es una infracción de la que me voy a autoinculpar, señor ministro, y que yo cometo sistemáticamente, porque mi vehículo no suele estar limpio o lo suficientemente limpio para que mi matrícula sea suficientemente identificable. Me gustaría saber qué opinan los demás diputados sobre esta cuestión y si tienen también la actitud pulcra en sus vidas como para mantener en esas condiciones virginales la conducta y se les pueda sancionar. Exigir a los ciudadanos conductas exorbitantes como identificar, no solo al conductor habitual como sujeto o pretendido titular de una incidencia que supone una infracción, sino al comitente efectivo de la sanción y, si no se identifica al comitente efectivo porque por los medios de prueba reconocidos en derecho no es posible hacerlo, se le imponga la sanción no a nadie, que es lo que procedería porque no se ha identificado al real comitente de la sanción, sino al conductor habitual o al titular del vehículo, me parece una desproporción que difícilmente superaría la prueba de los límites que ha perfilado perfectamente el Tribunal Constitucional en relación al ejercicio del *ius puniendi* del Estado. Otras figuras que se prevén y, sobre todo, la tramposa facilidad para hacer frente a las sanciones pecuniarias, plantean un dilema que a mí me preocupa y lo someto a su reflexión, señor ministro. Cuando se facilita tanto lo que se llaman conformidades en el ámbito judicial, es decir pagar la sanción de forma inmediata para evitar el procedimiento administrativo y exonerarse de cualquier tipo de actuación administrativa *ex post*, esto va a provocar una perversión en el ejercicio del derecho punitivo que es la siguiente: muchas personas que van a ser sancionadas con multas de cuantía económica pequeña (50 euros, 10 euros, 100 euros, incluso) van a pagar la sanción aun no habiendo cometido la infracción, aun teniendo la convicción de que no la han cometido, solo por evitar penetrar en ese gran Leviatán que resulta la Administración pública y los distintos recursos y procedimientos administrativos y luego, en el ámbito jurisdiccional, contenciosos administrativos. Desde esa perspectiva la reducción o la simplificación de los procedimientos administrativos tiene ventajas pero tiene algunas perversiones o inconvenientes que son los que le estoy glosando. La exhaustividad punitiva, en definitiva, puede provocar efectos en lo que más nos interesa que es reducir la siniestralidad, pero puede también alterar derechos fundamentales y libertades públicas que la Constitución atribuye a todos los ciudadanos del Estado español en relación a los límites del *ius puniendi* del Estado.

En todo caso, no vamos a hacer digresiones. Me parece que ya tenemos que empezar a pensar, señor ministro, en menos normas punitivas y en algunas cuestiones que están pendientes de regular, como la identificación correcta de los puntos negros en nuestras carreteras, tanto puntos negros de naturaleza infraestructural como puntos negros en cuanto a la localización de per-

files de conductores peligrosos y momentos y circunstancias, como los fines de semana y rutas del bacalao, que son también puntos negros pero vinculados a elementos de naturaleza subjetiva, a perfiles concretos y a actitudes concretas, sobre todo de los conductores jóvenes; evitar estigmatizaciones como las de los conductores de vehículos de dos ruedas, particularmente de motos, y algunas reflexiones que le voy a hacer que se consignan en estas cinco enmiendas que mantiene vivas mi grupo y que preconizan lo siguiente, señor ministro.

En primer lugar, para evitar problemas de inseguridad jurídica e indefensión en algunas ocasiones que afectan a los que van a ser objeto de una sanción, mantenemos la enmienda número 14, que obliga a facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de ser cometida una infracción, pero desagregando en qué consiste esta obligación, que la ley no desagrega de forma casuística y debería hacerlo, mediante la inclusión del nombre y dos apellidos, domicilio donde debe realizar la notificación de la denuncia y el número o licencia de conducción que permita la identificación en el registro de conductores e infractores. Además, si se trata de un ciudadano de un Estado no perteneciente a la Unión Europea, se deberá acreditar la entrada del mismo en territorio de la Unión Europea. Le aseguro, señor ministro, que con esto las garantías del proceso sancionador que se prevén en esta ley mejorarían notablemente. Hay una segunda enmienda en relación a las infracciones graves cuando no sean constitutivas de delito, me refiero a la que está rotulada con la letra r), que es la infracción consistente en conducir vehículos con la carga mal acondicionada o con peligro de caída. Ustedes establecen en la ley que la infracción concurrirá cuando la carga esté mal acondicionada o con peligro de caída cuando se afecte a la seguridad vial. Es que la seguridad vial se afecta siempre cuando la carga está mal acondicionada. Esa expresión *in fine* de afectación a la seguridad vial sobra, es superabundante, señor ministro, y le sugiero su eliminación.

La enmienda 21 también tiene carácter garantista de los derechos del ciudadano. Ustedes han recurrido a los procedimientos administrativos más perentorios, casi sumarios, los de la Agencia Tributaria, parafraseando o utilizando el símil de la Administración de Justicia, a los juicios rápidos. La diligencia esta bien, *ma non troppo*, señor ministro, no corramos tanto en el ejercicio del *ius puniendi* del Estado porque esto provoca algunas disfunciones que ya debatiremos con más detenimiento usted y yo cuando haya un conocimiento experimental de la aplicación de la ley de algunos meses.

En los supuestos en que no tenga lugar la detención del vehículo y este tuviese designado un conductor habitual, la responsabilidad por la infracción —voy acabando, señora presidenta— recaerá en éste o, en su defecto, en el titular. En el proyecto de ley se limita la imposición de la sanción al conductor habitual, pero se exonera la eventualidad de que el titular del vehículo pueda ser

sancionado. ¿Cómo se puede presumir? Será una presunción *iuris tantum*. Espero, señor ministro, que el titular, no el conductor habitual, pueda utilizar ese vehículo y pueda ser susceptible de ser sancionado y no se omita del ámbito subjetivo de las posibilidades de sanción al titular del vehículo nada menos. Es correcto presumir que también el titular del vehículo, no el conductor habitual, lo pueda utilizar eventual o esporádicamente, en ocasiones o siempre.

Por último, la enmienda 22, señor ministro, es una enmienda de estas a las que somos tan proclives, tan dilectos en el grupo parlamentario, de naturaleza competencial. Esta es una ley, como ocurrió con la Ley del carné por puntos, invasiva competencialmente, que no acoge correctamente los títulos competenciales que le legitiman para legislar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Señor Olabarría, por favor.

El señor **OLABARRÍA MUÑOZ**: Lo que se pretende salvaguardar —y con esto acabo, señora presidenta— son las competencias de las comunidades autónomas que tienen transferidas las funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos en los distintos ámbitos que aquí se consignan relativos al procedimiento sancionador. Esta sería una enmienda en sus propios términos sobre una materia no disponible, señor ministro. Ni usted ni nadie, ni esta Cámara, pueden disponer de los requerimientos del bloque de constitucionalidad. Por tanto, la vamos a mantener y a defender con énfasis en el Senado y en trámites ulteriores.

Muchas gracias por su generosidad, señora presidenta. Doy por defendidas las enmiendas que he citado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Olabarría.

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y para defender sus enmiendas tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora presidenta, señor ministro del Interior, a quien agradezco su presencia en el Pleno, señor director general de Tráfico, Pere Navarro, que nos acompaña también desde la tribuna. Con cierto retraso, llega al Pleno de la Cámara un proyecto de ley reclamado por esta misma Cámara en una resolución de Convergència i Unió de la pasada legislatura. Conseguimos apoyar e impulsar al Gobierno para que reformara el proceso sancionador y por fin llega a la Cámara el proyecto de ley que lo hará posible. Un proyecto de ley importantísimo porque está en la línea de lo que nos pide la Unión Europea y los expertos, la línea de intentar acortar el tiempo que transcurre entre que una persona comete una infracción y el momento final de la sanción por esa infracción cometida. Cuanto más se acerquen ambos momentos, el proceso sancionador tiene esa facultad más preventiva, porque quien recibe la sanción

tiene más presente el hecho de la infracción que la ha ocasionado y eso le genera una actitud más precavida en el futuro, y lo que queremos evitar, las sanciones, menos sanciones, que la gente cometa menos infracciones. Por tanto, bienvenida sea esta ley, que recibirá el apoyo de Convergència i Unió. Agradecemos el esfuerzo realizado en ponencia y en Comisión por todos los ponentes para mejorar la ley. Este proyecto de ley se ha mejorado en ponencia y en Comisión, me referiré a ello, y por tanto vaya por delante nuestro apoyo y vaya por delante, aprovechando que está el ministro y el director general de Tráfico, la felicitación de Convergència i Unió por el camino recorrido en materia de seguridad vial y por el que seguiremos recorriendo en el futuro. Nunca es buena la autocomplacencia, pero sí es bueno resaltar —y hoy es un buen momento para hacerlo ante el Pleno y en una ley importante— el esfuerzo en la reducción de accidentes que entre todos hemos impulsado. Ahora que se va a cumplir ese tercer aniversario del permiso por puntos, bueno es reconocerle al Gobierno aquello que está haciendo razonablemente bien. Por tanto, vaya por delante esta felicitación de Convergència i Unió.

Señora presidenta, hay un aspecto de esta ley, aprobado por unanimidad a partir de una enmienda que presentó Convergència i Unió, que merece hoy ser destacado en el pleno. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Se ha aprobado una disposición adicional tercera —y quiero también reconocer aquí actuaciones como las de Ponle freno o la de grupos que han empujado en la misma línea y que han ayudado a ese consenso— por la que todo lo que se recaude por sanciones se va a destinar a políticas de seguridad vial. Esto está en la ley, esto es positivo y esto debe aplicarse, porque es bueno que las asociaciones de víctimas, las propias infraestructuras y las propias administraciones que gestionan las políticas de tráfico y la vigilancia tengan mayores recursos. Por tanto, bueno es que destinemos a políticas de seguridad vial y de educación vial el conjunto de lo que se recauda. Creo que debemos apreciar hoy y poner en valor esta enmienda aprobada por unanimidad.

En esta ley, señor ministro, hay también un aspecto relativo a la pérdida de puntos. Convergència i Unió ha sido pionero en esta Cámara en la introducción del permiso por puntos, junto con el Gobierno y con el Grupo Parlamentario Socialista —hemos ido de la mano—, y siempre hemos destacado un aspecto que creo que compartimos y que creo que comparten todas las personas desde el sentido común. Hay un sistema sancionador vía multas y algunas infracciones, por su especial gravedad, llevan también aparejada la pérdida de puntos; no todas. Inicialmente, en el proyecto que presentó el ministro Alonso todo aquello que era multado hacía perder puntos, siempre que fuera una infracción grave o muy grave. Esto se modificó radicalmente en el trámite parlamentario en la pasada legislatura. No todo debe hacer perder puntos. Incluso llegamos a decir —y están aquí el señor Souvirón y el señor Olabarría que fueron ponentes tam-

bién en la pasada legislatura de la Ley por puntos— que cuantas menos cosas hagan perder puntos pero que sean muy graves, más reforzamos el sistema, porque quien pierde puntos se ve reflejado en esa conducta que realmente es muy grave. Si hacemos perder puntos por aspectos que no son muy graves, el sistema por puntos adolece de deficiencias. Por tanto, bueno es que entre todos seamos capaces de acotar un buen sistema por puntos y que lleve aparejada la pérdida de puntos solo aquello que es muy grave, aquello en lo que todos nos pondríamos de acuerdo en que es algo con lo que hay que tener cuidado. De esta manera, este proyecto de ley trae un cuadro en un anexo 4 en el que se establece que cuando un límite es a 120 —quiero recordar que en las autovías y autopistas del conjunto del Estado el límite es 120— solo se pierden puntos —y nadie lo ha enmendado— a partir de 151, que se pierden dos, y solo si uno va a más de 171 se pierden cuatro. Esto es lo que se ha acordado. Por tanto, un conductor en Extremadura, en su autopista o autovía —gratuita, por cierto, sin peaje—, solo va a perder dos puntos si sobrepasa los 150 kilómetros por hora. En cambio, en Cataluña, si Convergència i Unió no llega a enmendarlo, si el límite es a 80, yendo a 111 ya se pierden dos puntos. Por tanto, en una autopista catalana, donde ponen el límite a 80, el conductor que iba a 111 ya perdía dos puntos. Si llegaba a ir a más de 140 perdía seis, mientras que a 140 en Extremadura perdía cero. O sea, en Cataluña un conductor perdía seis y en Extremadura, por el mismo tipo de vía, perdía cero. Esto es un despropósito. Esto es maltratar a los ciudadanos de Cataluña en cuanto a la pérdida de puntos si en sus autopistas tienen unos límites de velocidad más bajos. Por tanto, no deben llevar aparejada la pérdida de puntos. Ha llegado el sentido común y, por tanto, hemos acordado una enmienda diciendo: aunque en este caso la Generalitat —creemos nosotros que equivocadamente— pone límites de velocidad en autopistas a 80, a 60, incluso a menos de 60 kilómetros, que por lo menos para perder puntos la referencia fuera como si el límite estuviera en 100 kilómetros y se pierdan a partir de 130. Es de sentido común. Así lo hemos adoptado en ponencia y en Comisión a partir de esta enmienda de Convergència i Unió. Evitar ese trato discriminatorio que padecían aquellos conductores, especialmente en Cataluña, que circulan por autopistas o autovías en las que el límite es inferior a 100. Por tanto, es bueno que se haya acordado esto y que al final hayamos conseguido este consenso.

Nos queda una cuestión por resolver. El sistema por puntos es flexible y es un crédito, no es algo estático, es dinámico, y por los puntos, que son dinámicos y no estáticos, una persona puede quedarse mañana sin permiso de conducir porque pierde cuatro puntos que se le acumulan a los cuatro que a lo mejor perdió el año pasado por culpa de una velocidad variable en Cataluña que nunca debía haber hecho perder puntos. Por tanto, si a partir de ahora no será causa para perderlos, bueno es que se le devuelva al conductor ese crédito, tal y como les vamos a devolver dos puntos el 1 de julio a los buenos

conductores. Se les devuelven puntos si realizan un curso, pues bien, a aquel conductor que los haya perdido por algo que a partir de ahora no los hará perder, es de justicia que se le devuelvan. Esto en Cataluña se entiende bien. Esto no afecta para nada a la seguridad vial, porque no es el hecho más grave ir en autopista a una velocidad que ronda los 100 kilómetros por hora; esto no es muy grave, esto nunca debía haber hecho perder puntos. Si ha pasado esto por un despropósito en la fijación de esos límites de velocidad, para reforzar la seguridad vial, para reforzar ese sistema que siempre hemos defendido de que solo lo más grave haga perder puntos, enmendémoslo. El señor Herrera me decía antes: ¡Qué barbaridad! En Extremadura, en Andalucía —lo decía antes—, en todas las autovías de España en las que el límite está fijado en 120 kilómetros, solo se pierden dos puntos a partir de 150 kilómetros; en cambio en Cataluña nuestros conductores, si no lo llegamos a enmendar, perdían puntos a partir de 110 kilómetros. Pongamos sentido común, pongamos racionalidad y esperemos que nos aprueben esta transacción. Si no nos la dejan votar, si el portavoz del Grupo Socialista, el señor Corcuera —a quien quiero agradecer el esfuerzo de consenso realizado— nos dice que no van a dejar votar esta enmienda transaccional, nosotros, que nunca nos oponemos a que se voten transaccionales, lamentablemente tampoco dejaremos votar otra transacción que nos propone el Grupo Socialista, porque entendemos que deberíamos haber solucionado hoy en el Pleno y no en el Senado lo que era una cuestión de sentido común.

Termino ya, señor presidente, señorías. Esta es una ley importante que va a recibir el apoyo de Convergència i Unió, una ley que va a exigir en su aplicación un gran consenso de las administraciones públicas, ley que no es verdad que sea más punitiva, lo es menos puesto que ahora hay menos supuestos que hacen perder puntos, hay una graduación de las sanciones; en general, hay un clima menos punitivo pero gestiona mejor lo que es ese proceso sancionador. También va a introducir las nuevas tecnologías, algo tan importante como las direcciones electrónicas para que puedan facilitarse las notificaciones. Va en la buena línea.

Quiero destacar una última enmienda —acabo ya, señor presidente— que Convergència i Unió finalmente ha conseguido consensuar. Cuántas personas, cuántos conductores, y en un momento de crisis económica más, circulan sin el seguro obligatorio, cosa que provoca una gran indefensión para el tercero que tiene un accidente y ve que quien ha impactado con él huye porque como no tiene seguro ni tan siquiera le ayuda. ¿Cómo hemos reforzado esa obligación de llevar el seguro? Un coche no va a pasar la ITV si no acredita que está al corriente de pago del seguro obligatorio. Creemos que esto también va en la buena dirección.

Espero que exista consenso en el tema de la seguridad vial, espero que podamos aprobar esta ley por amplia mayoría —en Comisión obtuvimos la unanimidad—, que recapiten sobre la recuperación de puntos y estoy

convencido de que si no es hoy en el Congreso al menos en el Senado seremos capaces de encontrar una solución satisfactoria.

Muchas gracias. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Janè.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Federico Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor presidente, señoras y señores diputados, señor ministro, señor director general de Tráfico, el proyecto de ley que hoy debatimos consagra la fuga del derecho sancionador de tráfico del marco de la Ley de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, que incorporó a las relaciones entre los administrados y la Administración ni más ni menos que los derechos y garantías de la Constitución española. Pero, tanta garantía puede ser una molestia, un inconveniente cuando lo que se trata es de hacer eficaces las sanciones que son capaces de procesar los radares. Y el Gobierno solícito ante la queja de la Administración de Tráfico nos ha presentado este proyecto que hoy debatimos en el Pleno del Congreso y que limita el número de notificaciones al interesado, con el riesgo de que se pueda seguir el procedimiento de espaldas a él y que tenga conocimiento de que ha tenido una sanción cuando le llegue el acta de apremio. Se nos ofrece un procedimiento abreviado como ejemplo a seguir, donde se nos dice: Reciba usted la denuncia, no alegue, pague y nos portaremos bien con usted, y, si no es así, vaya usted al procedimiento ordinario, que ya nos encargamos de quitar algunos trámites, lo que nos parece que es tanto como afectar al derecho de defensa de los interesados. La eliminación de la ratificación de la autoridad denunciante en su propia denuncia, la imposibilidad de que antes de emitir la resolución definitiva se dé traslado al interesado de las propuestas de resolución para que pueda seguir la marcha del procedimiento y pueda hacer las alegaciones que a su derecho convengan, la eliminación de la resolución expresa en las sanciones de tráfico, la eliminación del recurso de alzada, la facilidad en la adopción de medidas provisionales como la inmovilización de los vehículos sin seguir un procedimiento de apremio, el traslado a los ciudadanos propietarios de vehículos de obligaciones que corresponden claramente a la Administración y que en muchos casos son de imposible cumplimiento, todo eso es lo que se nos trae en este proyecto de ley. Bajo la capa —se dice que una buena capa todo lo tapa— de la seguridad vial, en realidad lo que se limita son los derechos de los ciudadanos en un asunto como el de la circulación y el tráfico, que es algo con lo que todos los ciudadanos de una forma u otra estamos en contacto cada día. Pues bien, a partir de la aprobación de este proyecto, si se aprueba en estos términos, la posición del administrado será más débil de la que es hoy. Eso es lo que no nos gusta. Eso es lo que

hace que no nos guste el estado actual de este proyecto.

Nosotros creemos que no es un proyecto que venga a mejorar la seguridad vial; un proyecto que no se ocupa de que las notificaciones se hagan adecuadamente y de que el notificado pueda recibirlas con toda seguridad no va a colaborar a que haya un efecto de sensibilización en esa persona; un proyecto que al final lo que busca es un responsable que pague la multa, aunque no haya sido el que haya infringido la norma de tráfico, tampoco es un proyecto que venga a ejemplificar y que pueda responsabilizar a los ciudadanos; por tanto, nos parece un proyecto desatinado, que nada tiene que ver con lo que aquí nos ocupa y que va encaminado, ni más ni menos, a que las sanciones que colocan los radares sean más eficaces y se recauden cuanto antes; de manera que estamos ante un procedimiento rápido de recaudación y no ante una norma de seguridad vial.

Hay algunas enmiendas, que me gustaría que los grupos parlamentarios tuvieran en cuenta, partiendo de una que el propio grupo que apoya al Gobierno debía mirar con más detenimiento y es la que tiene que ver con el artículo 69.1.d). Es un artículo que, desde nuestro punto de vista, facilita el fraude de ley. Es decir, cuando se dice que el titular de un vehículo, cuando ese vehículo no haya sido detenido y cometa una infracción, designará a la persona responsable, se abre la puerta a que si va conduciendo el titular del vehículo y está muy justito de puntos, llegue a un acuerdo con quien sea y le coloque la infracción. Eso puede pasar, desgraciadamente, porque hemos visto la picaresca desarrollada desde el momento en que se aprobó la anterior norma del carné por puntos. Nos parece que no tiene sentido que la responsabilidad subsidiaria vuelva a aparecer en el ordenamiento administrativo en esta materia. Bastante tiene el titular del vehículo con asumir obligaciones que son de imposible cumplimiento, como esa obligación de que el titular del vehículo deba asegurarse e impedir —dice impedir; no sé hasta qué punto y qué medio es el proporcional para que no se convierta en una agresión ese impedir— que pueda conducir el vehículo alguien que pueda poner en peligro la seguridad vial. Si mi vecino me pide el coche y tiene el carné de conducir, se supone que está habilitado para circular, y eso de que pueda poner en peligro la seguridad vial es un cosa tan subjetiva y, desde luego, tan indefinible, que nos parece una obligación de imposible cumplimiento, así como la obligación de que se asegure el titular, antes de prestar el vehículo, de que aquel a quien se lo presta tenga la autorización administrativa al día. ¿Eso cómo se puede saber? ¡Si a lo mejor no lo sabe ni siquiera la persona que pide el vehículo porque el titular no tiene acceso, como es lógico, al registro de conductores infractores y puede ser que la semana anterior esta persona haya perdido todos los puntos! La única que lo sabe es la Administración, que puede culpar al titular de no cumplir con una obligación de imposible cumplimiento. En fin, todo esto es lo que se mezcla en esta norma y creo que debían verlo con más

detenimiento. Desde luego, nos parece que no tiene sentido que cuando se acortan los trámites para que pueda alegar y hacer el ejercicio de la defensa de su derecho el administrado, al propio tiempo, la prescripción para el pago de las sanciones se amplíe a cuatro años. Es un poco la ley del embudo, es decir, lo estrecho para el administrado y lo ancho para la Administración, equiparándolo con la Ley General Tributaria. Es decir, al final equiparamos las sanciones de tráfico al cobro de los impuestos. Parece que la sanción de tráfico debe ser como un impuesto. No sé si también tendremos que añadir a los presupuestos familiares una partida para multas de tráfico, como si fuera un impuesto que tenemos que pagar, pero asimilar el procedimiento sancionador con el procedimiento limitado y especial de Seguridad Social o de Hacienda lleva a estos disparates. Nos parece que es un artículo que habría que cambiar y que volver al año de prescripción, que es un plazo más que razonable. Este es el sentido de una de nuestras enmiendas, la número 79. La enmienda número 97 trata de que se mantenga el recurso de alzada, una institución jurídica acreditada en el derecho occidental que tantas veces ha defendido en otros proyectos el Grupo Parlamentario Socialista. Es la posibilidad, ni más ni menos, de que no haya una doble visión sobre un asunto que afecta a dos personas, el que se denuncia y el denunciante, y que haya una persona al margen de los dos que pueda decidir sobre un tema que es controvertido. Por otra parte, nos parece absolutamente confiscatoria esa norma que dice que, en el caso de que se produzca una infracción y se vea que la persona que va conduciendo tiene pendiente el pago de dos infracciones anteriores, se pueda inmovilizar el vehículo, y si además no paga en el momento, se pueda llevar al depósito, y si además no reacciona pronto, se le pueda aplicar eso que eufemísticamente llaman el tratamiento residual del vehículo, que es destrozarlo el vehículo. Nos parece que todo eso debe ajustarse al procedimiento de apremio y que las multas deben cobrarse con arreglo al procedimiento sancionador establecido, con las garantías pertinentes. Ese es el sentido de nuestra enmienda 101. La eliminación de la responsabilidad subsidiaria, porque es lo único que faltaba: siempre es responsable el titular. Cuando el titular ha logrado demostrar que el responsable es otro, y se tiene constancia, como ese otro no pague, otra vez paga el titular. Parece que es un poco excesivo y que nada tiene que ver con el principio de responsabilidad.

La prescripción del artículo 114. La enmienda 79 clarifica el procedimiento sancionador y la enmienda 49, que se admitió en ponencia y después desapareció, es la de que el ciudadano no tenga la obligación de demostrar que tiene al día todos sus permisos cuando la Administración tenga esos datos. Yo sé que se puede frivolar y se puede utilizar el argumento llevado al absurdo de que estos son los sin papeles y de que esto dificulta los partes amistosos. ¡Eso no es así! Hay una matrícula por medio y el hecho de que se apruebe esta enmienda y de que no haya sanción no quiere decir que los ciudadanos no

tengamos que ir con el carné de identidad por la calle, entre otras cosas porque sabemos que es necesario para cuestiones que son ventajosas para nosotros, desde sacar un billete de avión hasta hacer un trámite cualquiera. Por tanto, una cosa es la documentación administrativa, que por no llevarla a bordo la Administración no tiene por qué sancionar cuando tiene conocimiento de la misma, y otra cosa es que de ahí se deduzca que facilitamos la presencia de los sin papeles o cosas por el estilo, y que eso pone en peligro todo lo demás. Eso no se corresponde con la realidad.

En definitiva, señorías, no nos gusta el proyecto. Esperamos que se acabe ya la racha de llegada de proyectos sancionadores a esta Cámara y que nos llegue alguno sobre educación vial, sobre adaptación de las infraestructuras al tema, sobre mejora de los servicios de urgencia o de emergencia...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón, debe ir acabando.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: ...o sobre ayuda para la instalación de dispositivos de seguridad en los vehículos y que podamos hablar de seguridad vial como un todo. Eso es lo que esperamos y, mientras tanto, señorías, nos vemos obligados a votar en contra del dictamen de la ley en este trámite.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Souvirón.

Para la defensa de la posición de su grupo y del voto particular presentado tiene la palabra don Juan Carlos Corcuera.

El señor **CORCUERA PLAZA**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro. Resolución número 21, seguridad ciudadana. El Pleno del Congreso de los Diputados acuerda instar al Gobierno a impulsar las medidas que refuercen la eficacia del procedimiento sancionador por infracciones de tráfico, 11 de julio de 2007, debate de política general en torno al estado de la Nación.

Señorías, atendiendo a este mandato de la Cámara, el Gobierno aprobó en el Consejo de Ministros del día 28 de noviembre el proyecto de ley que hoy debatimos. En seguridad vial, como en tantas cosas en la vida, una medida lleva a la siguiente, en un proceso continuo de mejora y progreso. Con la ley que hoy tramitamos cerramos el círculo abierto con la puesta en marcha del permiso de conducir por puntos y la modificación del Código Penal. La verdad es que el actual procedimiento sancionador es largo y farragoso. Todos los grupos parlamentarios coincidimos y coincidíamos en que era necesaria su revisión y actualización y, a tal efecto, como les decía, se mandató al Gobierno. El sistema sancionador de tráfico es un elemento básico y fundamental de la política de seguridad vial. Los países que obtienen

mejores resultados en la reducción de la siniestralidad son los que disponen de políticas sancionadoras más ágiles y más eficaces. Este es el caso de algunos países de nuestro entorno, especialmente de Francia y Portugal, que en los últimos años han aprobado iniciativas para hacer frente al mismo problema con un buen resultado.

El principal objetivo del proyecto de ley es simplificar el procedimiento y hacerlo comprensible al ciudadano. En un mundo cada vez más complejo la obligación de las administraciones es intentar hacer sencillos los trámites, pero sobre todo hacerlo respetando todas las garantías y derechos de los infractores. No dude, señor Souvirón, que eso es así. Es una norma dirigida a más de 24 millones de conductores. Las reglas del juego deben estar claras, deben ser transparentes, y esta es sin duda la mejor garantía de seguridad jurídica para el ciudadano. Déjenme, señorías, que aunque sea de forma sucinta les señale algunas de las principales novedades de esta ley.

En lo que respecta al procedimiento, la veracidad de los hechos que otorgan los medios técnicos homologados o los agentes de la autoridad, junto con el carácter masivo de este tipo de expedientes —les recuerdo que estamos hablando de 30 millones de vehículos y más de 15 millones de expedientes al año—, hacía necesario construir un nuevo procedimiento especial para el ámbito sancionador del tráfico. La reforma, como ya se ha dicho, está inspirada en los juicios rápidos, que tan buen resultado han dado; juicios que, basados en la conformidad, dictan sentencia en 72 horas con una reducción del 33 por ciento de las penas. No obstante, podrán seguir presentándose las alegaciones y el recurso, pero los plazos se acortan para no eternizar su tramitación. Actualmente se tarda entre cinco meses y dos años en que una resolución devenga firme. ¿No les parece un tiempo excesivo, señorías? ¿Qué eficacia de prevención tiene una sanción tan demorada en el tiempo? Nosotros creemos que bien poca.

En lo que respecta a la notificación, el tradicional concepto de domicilio físico se transforma ahora en el domicilio virtual dejando atrás la incertidumbre que constituía el hecho de no saber de la existencia de expedientes sancionadores por no haber recibido notificación alguna. ¿Qué mejor garantía que esto? Todos los vehículos matriculados a nombre de una persona jurídica tendrán la obligación de dar su dirección electrónica y a ella se dirigirán todas las notificaciones; al igual que ya se hace con la Administración Tributaria y la Seguridad Social. Señorías, esta dirección electrónica será, en cambio, voluntaria para las personas físicas que así lo deseen. La solución de la publicación en el BOC la ofrecen las nuevas tecnologías con una web certificada que llamaríamos: tablón edictal de sanciones de tráfico, en el que el ciudadano podrá consultar todas las notificaciones de tráfico de cualquier administración y en cualquier lugar de España. ¿No les parece esto una importante mejora en la garantía de los ciudadanos? Nosotros creemos que sí.

En lo que hace referencia a las multas, también se incorporan importantes novedades: podrán pagarse en la carretera y con tarjeta de crédito para facilitar que aquellos infractores que quieran dar por finalizado el procedimiento lo puedan hacer en ese momento. Señorías, no se trata de una ley recaudadora. El importe de las sanciones se mantiene e incluso el descuento por pronto pago pasará del 30 por ciento actual al 50 por ciento, así se decidió en una enmienda conjunta de todos los grupos parlamentarios. La claridad y la transparencia en las reglas del juego justifican además que a cada infracción le corresponda una única sanción, con independencia de donde se haya cometido la infracción. ¿Supone esto una merma de garantías, señor Souvirón? Se actualizan también algunas infracciones, como se hace siempre que se modifica la Ley de tráfico: se reduce, por ejemplo, el número de infracciones que conllevan la retirada de puntos, pero también se eleva la infracción de leve a grave por aparcar en reserva de discapacitados; se suprime la pérdida de puntos por parar o estacionar en un carril bus; se incorpora como infracción grave programar el navegador conduciendo o la introducción de la obligación de llevar la matrícula legible. Señor Olabarriá, matrícula legible, no limpia —eso lo cambiamos ya en ponencia—, porque con los radares cada vez hay más matrículas que resultan ilegibles.

Señorías, es una ley que ha buscado el máximo grado de consenso, se ha pactado con la Federación Española de Municipios y Provincias, con los servicios de tráfico de Cataluña y de Euskadi, además de con los principales actores implicados en la seguridad vial. Esa voluntad de consenso se ha trasladado también a esta misma Cámara con la presentación de dos enmiendas conjuntas de todos los grupos y la aceptación o transacción de más de un centenar de enmiendas que, sin duda, han ayudado a mejorar la redacción original. Señorías, nuestra mano siempre ha estado tendida y a pesar de que hubiera algunas discrepancias, el proyecto de ley salió apoyado por unanimidad en el trámite de Comisión. Quiero aprovechar para agradecer a todos los grupos la voluntad que han mostrado para llegar a estos acuerdos.

Señorías, en el trámite de Comisión de la semana pasada mi grupo anunció la voluntad de recuperar el texto original de la ley en lo que respecta a la introducción de una nueva disposición final para modificar la Ley de impuestos especiales. Este es el objetivo de nuestro voto particular para el cual pido el voto favorable de este Pleno. Señalaba entonces que una ley de seguridad vial no era el sitio idóneo para introducir una enmienda de carácter fiscal. Señalaba entonces que existía un acuerdo con el sector de las motocicletas que se plasmaría en el lugar pertinente,

Quisiera finalizar mi intervención anunciando la voluntad de mi grupo de transaccionar con el Grupo Mixto la enmienda número 10. Una enmienda que quisieramos someter a votación y que responde a esa voluntad de consenso con los principales actores de la seguridad ciudadana que les anunciaba. Muchas ciu-

dades han querido apoyarse en la política del control del estacionamiento como herramienta fundamental para facilitar la movilidad y optimizar la utilidad del espacio de estacionamiento en la calle, repartiéndolo entre los distintos usos y necesidades de cada lugar. Con este objetivo, la enmienda que proponemos quiere hacer posible que se pueda proceder a la retirada de aquellos vehículos que permanezcan estacionados en lugares habilitados con limitación horaria, cuando carezcan de distintivo que lo autorice o cuando se rebase el doble del tiempo abonado. Es una enmienda importante para esos municipios, tal y como la propia Federación Española de Municipios y Provincias nos ha señalado. Pedimos a esta Cámara su votación favorable y anunciamos que en caso de no prosperar será nuevamente presentada por mi grupo para su votación en el trámite del Senado.

Finalizo agradeciendo nuevamente a todos los grupos su voluntad de acuerdo y deseando que el texto de este proyecto de ley cuente con el apoyo unánime de todos ellos. Es difícil entender, señor Souvirón, que después de que su grupo apoyó la ley en el trámite de Comisión y salió votada unánimemente, una semana después, sin que nada haya cambiado, hayan decidido ustedes votar en contra de la ley; es difícil de entender y de explicar. Espero que recapaciten y cambien ese voto, porque es una ley importante, necesaria y que beneficia mucho las garantías de los ciudadanos en lo que hace referencia al procedimiento sancionador. Recuerden, señorías, que el objetivo final de esta ley es salvar vidas, es evitar muertes.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Corcuera.

Señor ministro del Interior, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Pérez Rubalcaba): Muchas gracias, señor presidente.

Quiero hacer una brevísima intervención para agradecer a los grupos parlamentarios el trabajo que han realizado en torno a esta ley. Como bien recordaba el señor Jané, es una ley que trae el Gobierno a la Cámara a requerimiento de este Parlamento que, por unanimidad, recomendó algo que parece de todo punto razonable como es revisar todo nuestro sistema de multas para adaptarlo, en primer lugar, a la modernidad en lo que se refiere al uso de las nuevas tecnologías; y, en segundo lugar, para procurar una mayor inmediatez entre el momento en el que se pone la sanción, cuando se comete la infracción, y cuando se ejecuta dicha sanción. Todas las discusiones que hemos tenido después de la puesta en marcha del carné por puntos aconsejaban acortar al máximo este periodo, de forma que la sanción se produjera cuanto más cerca mejor del hecho sancionado, aumentando así su efecto disuasorio y su efecto pedagógico, porque finalmente de lo que se trata —como todos los grupos saben— no es de multar más sino justamente de multar menos porque se infrinjan menos. El proyecto

de ley moderniza extraordinariamente nuestro sistema de gestión de multas y hasta esta mañana contaba con amplísimo apoyo parlamentario. Debo decir que traía ya un apoyo, porque este es un proyecto de ley que van a aplicar las comunidades autónomas con competencia y los ayuntamientos. Los ayuntamientos de todos los signos políticos habían dado el acuerdo a este proyecto de ley, y estoy convencido de que todos lo van a aplicar, aunque es verdad que alguno podría, eventualmente, corregir algunas cosas que aquí parece que se han hecho mal. No creo que sea el caso. Creo que lo van a aplicar porque —repito— la ley cuenta con un consenso amplio.

Solo me queda agradecer a los distintos grupos parlamentarios las enmiendas que han introducido, que han mejorado el texto, con una voluntad que compartimos todos en esta Cámara y que recordaba el portavoz del Grupo Socialista en su intervención, que es mejorar la seguridad vial. Estamos trabajando para que los ciudadanos conduzcan más seguros por nuestras carreteras. Decía bien el señor Jané, sin hacer de ninguna manera un ejercicio de autoalabanza porque estamos hablando de víctimas, que los datos demuestran que el camino iniciado hace cinco años está dando sus resultados. Este es un paso más en esa misma dirección.

Muchas gracias a los grupos parlamentarios. Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro.

DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS.

— PROYECTO DE LEY SOBRE EL LIBRE ACCESO A LAS ACTIVIDADES DE SERVICIOS Y SU EJERCICIO. (Número de expediente 121/000023.)

El señor **PRESIDENTE**: Punto VII del orden del día: Proyecto de ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

La señora vicepresidenta segunda del Gobierno tiene la palabra para presentar el proyecto mencionado.

La señora **VICEPRESIDENTA SEGUNDA DEL GOBIERNO Y MINISTRA DE ECONOMÍA Y HACIENDA** (Salgado Méndez): Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, comparezco ante esta Cámara para presentar brevemente el proyecto de ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, que aprobó el Consejo de Ministros el pasado 27 de marzo. El sector servicios, como es sabido, es de una importancia crucial en España. Representa dos terceras partes del PIB y del empleo total, condiciona el crecimiento y la competitividad del resto de los sectores económicos y, en última instancia, el bienestar de las familias. El Gobierno

entiende así que el proceso de trasposición de la Directiva de Servicios al ordenamiento jurídico español es una oportunidad para reformar en profundidad la regulación del sector. De hecho, el enfoque ambicioso que guía todo este proceso de trasposición permitirá, según los estudios realizados, la creación de 200.000 empleos, un aumento del PIB del 1,2 por ciento y considerables mejoras en las cifras de productividad, de consumo, de inversión y de salario real de los trabajadores.

Este proyecto de ley es el primer paso de esta reforma estructural de hondo calado, puesto que aporta un marco de referencia para toda la regulación presente y futura del sector servicios. Facilitará la creación de empresas, el crecimiento y el empleo, elevará la calidad de los servicios y garantizará los derechos de los consumidores y de los destinatarios de los servicios. El proyecto tiene un carácter básico, es especialmente respetuoso con las competencias de las comunidades autónomas y no altera en ningún caso el reparto competencial. Se establecen nuevos mecanismos de cooperación y colaboración con las administraciones públicas y herramientas de trabajo que van a facilitar el desarrollo y ejecución de las competencias autonómicas en el ámbito de las actividades de servicios. La norma que hoy les presento es el resultado de una tramitación previa guiada por los principios de transparencia y buena regulación; una tramitación previa que en buena parte ha sido desarrollada bajo la dirección de quien me ha precedido en el puesto de ministro de Economía y Hacienda, el señor Solbes, al que quiero una vez más expresar nuestro agradecimiento.

Querría hacer una referencia especial en la tramitación de esta ley a la participación de las comunidades autónomas, que están colaborando estrechamente con el Ministerio de Economía y Hacienda en todo el proceso de trasposición y que han sido consultadas específicamente sobre este anteproyecto en una fase temprana de su elaboración. El texto fue sometido a audiencia pública a través de la página web del Ministerio de Economía y Hacienda, y esa consulta pública tuvo una alta participación. Se han recibido aportaciones de empresas privadas, de asociaciones empresariales, de profesionales y de expertos del mundo académico. El proyecto de ley ha sido informado por la Comisión Nacional de la Competencia, por el Consejo de Consumidores y Usuarios, por el Consejo Económico y Social y por la Comisión Nacional de la Administración Local. El Consejo de Estado emitió su dictamen preceptivo el pasado 23 de marzo.

Señorías, me gustaría destacar que este proyecto de ley y todo el proceso de trasposición de la directiva han sido acogidos de manera muy favorable tanto por las administraciones públicas como por el sector privado. Los comentarios recibidos coinciden todos ellos en la opinión de que la trasposición de esta directiva al ordenamiento jurídico español representa una oportunidad extraordinaria para reducir trabas y obstáculos al acceso y ejercicio a las actividades de servicios, para avanzar

hacia un marco normativo transparente, predecible y eficiente, a la vez que se mejora el nivel de calidad de nuestros servicios. El proyecto excluye determinados sectores que se rigen por su propia normativa comunitaria: la sanidad, las empresas de trabajo temporal, los servicios financieros, el transporte, las telecomunicaciones o los servicios audiovisuales. Esta exclusión es coherente con las prohibiciones de la propia directiva y con la postura que mantuvo el Gobierno español al respecto durante su tramitación en los órganos de la Unión Europea. Quisiera señalar que la propia exposición de motivos expresa que esta ley no afecta a las disposiciones legales o reglamentarias en materia de empleo y de condiciones de trabajo.

En el proyecto de ley se crea un comité para la mejora de la regulación de las actividades de servicios, un órgano de cooperación multilateral de carácter temporal, que tendrá como objeto el seguimiento y la coordinación de las actuaciones que se lleven a cabo en las diferentes administraciones para la correcta trasposición de la directiva. En este comité estarán representadas todas las comunidades autónomas y también las administraciones locales.

Una de las bases fundamentales del proyecto de ley es el principio de libertad de establecimiento. A través de él los prestadores de servicios españoles, o de cualquier Estado miembro, se podrán establecer libremente en territorio español para ejercer una actividad de servicios. Para ello, se determina que con carácter general el acceso a una actividad de servicios y su ejercicio no estarán sujetos a un régimen de autorización. En concreto, los regímenes de autorización previa solo se podrán imponer de manera excepcional cuando se requiera la comprobación por parte de la Administración del cumplimiento de determinados requisitos. En particular, se considera que no está justificada una autorización cuando sea suficiente una comunicación o una declaración responsable del prestador para facilitar, si es necesario, el control de la actividad. Adicionalmente, las características de los regímenes de autorización quedan rigurosamente tasadas, con la finalidad de que si se mantienen sean lo menos restrictivos posible para el establecimiento de nuevos emprendedores.

El proyecto de ley, como no podía ser de otra manera, otorga el mismo tratamiento a los prestadores de servicios españoles y a los prestadores de otro Estado miembro, por cuanto la directiva de servicios exige que estos puedan operar en todo el territorio español sin necesidad de establecerse en España. Los prestadores de servicios, una vez establecidos, podrán ejercer su actividad por tiempo indefinido y en todo el territorio nacional, salvo que para la apertura de un establecimiento físico en otra parte del territorio se pueda requerir una habilitación o una autorización. Hay que destacar también que la sustitución de autorizaciones por comunicaciones no quiere decir que no se puedan imponer determinados requisitos a los prestadores, requisitos, eso sí, que aparecen delimitados porque el proyecto pretende

garantizar que si los requisitos son necesarios sean menos gravosos para los prestadores de servicios y también más predecibles. Asimismo, se responsabiliza a los prestadores de servicios del cumplimiento continuo de los requisitos y se exige a las administraciones que refuercen los mecanismos de inspección y de control.

Además de establecer ese principio de libre prestación de servicios en el territorio español para los prestadores establecidos en otros Estados miembros, el proyecto enumera las restricciones que se prohíben expresamente por sus efectos marcadamente limitativos sobre la libre prestación de servicios. Adicionalmente especifica que solo se podrán imponer requisitos por motivos de orden público, de seguridad pública, de salud pública o de protección al medio ambiente, y establece también que estos requisitos deberán ser proporcionados y no discriminatorios. No obstante, el proyecto de ley recoge algunas excepciones a la aplicación de este principio general, en concreto determinados sectores regulados como el postal, el energético o el de aguas, entre otros, en los que existen obligaciones de servicio público y en los que los prestadores de servicios establecidos en otros Estados miembros deben cumplir con los mismos requisitos aplicables a los establecidos en España; también se establecen excepciones en otras materias reguladas por otras directivas como, por ejemplo, sobre el establecimiento de trabajadores o sobre el reconocimiento de cualificaciones profesionales. El proyecto contempla, además, el nuevo modelo regulatorio del sector servicios con otros aspectos fundamentales para garantizar su eficacia y los derechos de los prestadores y los destinatarios de los servicios. Así, se consagra el principio de simplificación administrativa como un eje básico para la mejora de las condiciones de prestación de servicios. Se dispone, por tanto, la creación de una ventanilla única a través de la cual, además de reforzarse las garantías de información a los consumidores, los prestadores de servicios podrán realizar todos los procedimientos y trámites a distancia y por vía electrónica en todos los niveles administrativos: el europeo, el nacional, el autonómico y el local. Se avanza también en la simplificación de procedimientos y en la reducción de cargas administrativas. En materia de destinatarios de los servicios, el proyecto incide además en la calidad de los servicios y refuerza los derechos y la protección de los consumidores con previsiones como las obligaciones para los prestadores en materia de reclamaciones, reduciendo a un mes el plazo máximo para dar respuesta a las reclamaciones presentadas.

El proyecto establece además un sistema eficaz de cooperación administrativa entre autoridades competentes de los Estados miembros y la Comisión Europea que permita activar un mecanismo de alerta. Este mecanismo se activará en el momento en el que se tenga conocimiento de actos o circunstancias específicas de carácter grave relativos a una actividad o a un prestador de servicios que puedan ocasionar perjuicios graves para

la salud, la seguridad de las personas o el medio ambiente en cualquier parte del territorio de la Unión Europea.

Estas son, de manera muy resumida, las novedades más importantes de este proyecto. El objeto del mismo —como ya les he señalado— es establecer las disposiciones generales necesarias para facilitar la libertad de establecimiento de los prestadores y la libre prestación de servicios, simplificando al tiempo los procedimientos y fomentando un nivel elevado de calidad, así como también trata de evitar la introducción de restricciones al funcionamiento de los mercados que no resultan justificadas ni proporcionadas. El proyecto aporta así un marco de referencia para toda la regulación presente y futura del sector servicios, del que se desprenden importantes beneficios tanto económicos como sociales. Esperamos, por tanto, que esta reforma incida positivamente en la modernización de la Administración, en su acercamiento a los consumidores y a los prestadores de servicios para que se beneficien así de más servicios, más calidad, mayores salarios y mejores oportunidades de inversión y de empleo. Por todo ello, por estas ventajas y beneficios que aporta una correcta trasposición de esta directiva, confío en que SS.SS., con su voto, permitan la continuación de la tramitación de este proyecto en las Cortes.

Muchas gracias, señor presidente; muchas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora vicepresidenta del Gobierno.

Para la defensa de las enmiendas que se mantienen vivas tiene en primer lugar la palabra por el Grupo Parlamentario Mixto la señora Fernández Davila. **(La señora vicepresidenta, Cunillera i Mestres, ocupa la Presidencia.)**

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, señora ministra, nuestro grupo, el Bloque Nacionalista Galego, presenta esta enmienda de totalidad al proyecto de ley que usted nos presenta hoy porque entendemos que realiza una trasposición de la directiva que profundiza en muchos de los elementos más problemáticos de esta norma, en tanto que disminuye las garantías de los ciudadanos y abre la vía para una reducción de los estándares de protección de derechos sociales y laborales.

La trasposición de la directiva que se propone efectuar excluye algunas de las cautelas destinadas a preservar los derechos laborales y sociales recogidos en la directiva, y adopta en algunos preceptos soluciones normativas más desfavorables que los de la propia directiva. Así, las previsiones de los artículos 1.4, 1.5, 1.6 y 1.7 de la misma, que informan todo el texto y pretenden salvaguardar los derechos lingüísticos y culturales, los derechos laborales, los derechos fundamentales y las disposiciones penales de los Estados miembros, no aparecen en el texto de este proyecto de ley. Esta exclusión, desde

nuestro punto de vista, tiene repercusión en la resolución de problemas interpretativos que se pueden presentar en su momento. La libre prestación de servicios en los Estados miembros no puede desconocer estos derechos de los ciudadanos, por lo que la referencia que consta en la directiva debería figurar también en el texto del articulado de la trasposición y no tan solo en su preámbulo.

Igualmente, el proyecto introduce requisitos más limitativos que los del texto de la directiva, con el fin de impedir la exigencia de autorizaciones individuales para cada establecimiento físico que quiera establecer una empresa. El proyecto de ley limita la exigencia de autorizaciones individuales a la existencia de una razón imperiosa de interés general, al igual que en el artículo 10.4 de la directiva, pero añade un elemento para desincentivar las autorizaciones individuales estableciendo que estas no podrán contemplar requisitos que no estén ligados específicamente a la adecuación de las características del establecimiento físico para dicha actividad. Creemos que la intencionalidad es excluir que los Gobiernos autonómicos introduzcan condicionantes que puedan encajar en los estrechos márgenes de la directiva por razones de política social, laboral, ambiental o lingüística. Para ello, se limitan estos requisitos propios de la autorización individual a los que afectan a las características del establecimiento. En esa misma línea el artículo 10.5 del proyecto, el que regula los requisitos prohibidos, olvida incorporar una excepción que sí figura en el texto de la directiva. En efecto, la directiva indica que no podrán someterse las autorizaciones a las necesidades del mercado, pero permite introducir requisitos de planificación que no sean de naturaleza autonómica sino que defiendan razones imperiosas de interés general. Sin embargo, esta mención no figura en el proyecto de ley, lo que supone uno de tantos ejemplos que muestran una trasposición que agudiza los elementos más problemáticos de la propia directiva. Así se está impidiendo que, por ejemplo, consideraciones de planificación territorial pudieran condicionar el libre establecimiento, cuando la directiva permite esta excepción.

También en relación con los requisitos de evaluación excepcional sujetos a evaluación previa —artículo 11— se endurece el texto de la directiva al concretar el apartado c) unas especificaciones que no figuran en el texto de la misma, en concreto la relativa a la referencia genérica a los requisitos que tienen que ver con la participación en el capital de una sociedad.

El proyecto de ley también avanza en la desregulación y ofrece escasas garantías para los ciudadanos del funcionamiento de los servicios incluidos con niveles de calidad elevados. Este proyecto de ley, señorías, tanto en los aspectos en los cuales traspone la directiva como en aquellos en que pretende realizar innovaciones normativas, olvida introducir elementos de tutela efectivos por parte de la ciudadanía en tanto que usuaria de los servicios sometidos a sus preceptos. En este sentido, resulta escasa, aunque propio de una lógica desreguladora, la

limitación de las garantías de calidad de los servicios públicos a las referencias que se contemplan en el artículo 20, concretamente en lo referido a instrumentos voluntarios y con escasa eficacia, como las cartas de calidad y la certificación privada.

La omisión de toda referencia a la inspección administrativa en un contexto en el que la sustitución de autorizaciones por meras comprobaciones resulta con silencios positivos, puede reducir drásticamente la calidad, seguridad y garantías de los servicios prestados. Desde nuestro punto de vista, esta cuestión resulta sorprendente. Justamente la sustitución de los controles autorizatorios por comprobaciones debía verse compensada con previsiones de controles periódicos y reforzamiento de los planes de inspección. También, señorías, señora ministra, nos parecen escasas las previsiones en materia de reclamaciones en tanto que por obra de la libertad de establecimiento la facilitación de una dirección a efectos de reclamaciones no garantiza que la respuesta se realice en una lengua comprensible para los ciudadanos o que existan mecanismos efectivos de reclamación frente a los incumplimientos de entidades radicadas en otro Estado miembro. Las previsiones en cuanto al incumplimiento de las obligaciones de la ley —disposición adicional quinta— también son escasas, tan solo se realiza una remisión a la normativa de defensa de consumidores y usuarios cuando las infracciones encajan en esta consideración. Debería incluirse, asimismo, desde nuestro punto de vista, una referencia expresa a la normativa sancionadora aplicable cuando las infracciones afecten a derechos laborales, sociales, de régimen de funcionamiento de actividades, etcétera.

En relación con el uso de las lenguas propias y cooficiales del Estado, este proyecto es claramente deficiente. Desde el BNG consideramos que se debería incorporar el mandato de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, conocida como la Ley de Administración Electrónica, que establece en su disposición adicional sexta el uso de las lenguas oficiales. De este modo, la regulación del artículo 19.2 en relación con el fomento de la presencia de otras lenguas comunitarias no contempla la obligación de que las ventanillas únicas, cuyo titular tenga competencias sobre territorios con régimen de cooficialidad lingüística, posibiliten el acceso a sus contenidos y servicios en las lenguas correspondientes. Desde el BNG entendemos que por la vía de la simplificación de procedimientos no pueden verse socavados los derechos lingüísticos de los ciudadanos. Hay que tener en cuenta, además, que la propia directiva comunitaria que es objeto de trasposición establece en su artículo 1 un principio de respeto a la diversidad cultural y lingüística, que no se debe ver afectada por las medidas de la directiva, una mención expresa que no se recoge, en cambio, en el proyecto de ley. Asimismo, desde nuestro punto de vista, este proyecto de ley tiene un contenido de recentralización de competencias. El proyecto de ley tiene una vocación clara, independientemente de lo que nos acaba

de exponer ahora la señora ministra, de reducir el ámbito competencial autonómico en la regulación de actividades económicas; de hecho, la disposición adicional primera efectúa una declaración de la totalidad de los preceptos de la ley como básicos en virtud de los artículos 149.1.1.ª, 3.ª y 18.ª de la Constitución española. Además, previsiones como la del último párrafo del artículo 7 van más allá del texto de la directiva y están presididas por una voluntad visible de limitar la posibilidad de normas autonómicas que introduzcan consideraciones de política interna amparadas por las excepciones que, bajo el rótulo de razón imperiosa de interés general, permite la directiva, alterando la pretensión de unificación del marco jurídico. También cuestionamos, señorías, señora ministra, la centralización de las relaciones con la UE en la Administración General del Estado —artículo 27, disposición final tercera—, como ya hacía la Ley 30/1992, por cuanto entorpece los pretendidos objetivos de simplificación administrativa, además de poder ocasionar perjuicios a los ciudadanos por la dilación que implica la comunicación de situaciones con posibles consecuencias negativas para estos.

Para finalizar, señorías, la disposición final tercera pretende introducir un mecanismo de resarcimiento de la responsabilidad que en su caso pudiera exigirse al Reino de España por el incumplimiento de los preceptos de la directiva ocasionada por supuestas infracciones de otras administraciones. Parece evidente que son fundamentalmente las comunidades autónomas las destinatarias de este precepto y la determinación de forma unilateral de un mecanismo de resarcimiento en caso de incumplimiento no es la forma más correcta. Con este precepto, señorías —voy finalizando, señora presidenta—, el Gobierno central pretende fijar unilateralmente la existencia de responsabilidad de otras administraciones en el incumplimiento que da lugar a la sanción comunitaria, la parte de culpa que le corresponde a esa Administración, y compensar el importe que determine de las transferencias financieras que le corresponden por todo ello con la simple audiencia a la Administración afectada. Este proceder unilateral y la propia introducción de un mecanismo con estas consecuencias resulta contrario a la cooperación y negociación exigible en una regulación con el alcance expuesto.

Estas son las razones con las que argumentamos nuestra enmienda a la totalidad de este proyecto de ley. Esperamos que, si hoy esta enmienda no sale adelante, podamos avanzar a través de las enmiendas parciales que en consonancia con lo que acabamos de exponer hemos presentado.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Gracias, señora Fernández Davila.

Para defender la segunda enmienda de totalidad de devolución de este proyecto de ley, por parte del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-

Iniciativa per Catalunya Verds tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Señora presidenta, señorías, señora ministra, mi grupo parlamentario ha presentado una enmienda de totalidad a la aplicación de la directiva de servicios porque consideramos que esta aplicación va más allá incluso del carácter neoliberal de la directiva de servicios, anteponiendo la libre circulación a los derechos sociales, en lo que ha sido en las recientes elecciones europeas uno de los principales argumentos para la desafección de la ciudadanía: una Europa con mucho mercado, pero una Europa sin alma social. El objetivo de la directiva sobre servicios en el mercado interior, denominada Directiva Bolkestein, por parte de otros directiva Frankenstein, propuesta por la Comisión Europea, era eliminar todos los obstáculos de naturaleza jurídica que impedían el libre comercio de servicios en la Unión Europea. Lo peor es que incluía servicios públicos esenciales para el bienestar de la ciudadanía, como eran sanidad, servicios sociales y asistenciales. El problema fundamental o adicional era que aquel proyecto consideraba obstáculos para la libre circulación las legislaciones ambientales, la legislación de protección de los trabajadores y de los consumidores o el poder de regulación de la autoridad pública. Es decir, nos encontrábamos en la primera redacción de la Directiva Bolkestein ante un ataque sin precedentes al Estado del bienestar europeo.

Tras un proceso muy conflictivo de confrontación y de oposición sindical y política, este proyecto se ha modificado en aspectos importantes, excluyendo los servicios básicos, suprimiendo la referencia al derecho laboral, a la Seguridad Social y a los servicios de salud. Sin embargo, hemos mantenido nuestra discrepancia por considerar que dicha directiva continúa siendo una potencial amenaza en forma de una mayor desregulación y privatización de los servicios públicos. El núcleo de la directiva sigue confundiendo de manera intencionada burocratización con control público, poniendo en entredicho la capacidad de regulación y reivindicando únicamente la autorregulación voluntaria. Señorías, con lo que está cayendo, reivindicando la autorregulación voluntaria. Esto en medio de una crisis económica que ha demostrado todo lo contrario: la ineficiencia de los mercados, las actuaciones del sector financiero, las actuaciones depredadoras del sector multinacional y los abusos de oligopolios en el sector de los servicios públicos, y todo ello para hablar de autorregulación. Para nosotros la producción de servicios necesita regulación, y hoy por hoy más que nunca, y que se reconozca el protagonismo del sector público como agente regulador y como agente proveedor de servicios, y eso no se hace en el marco de esta directiva.

El proyecto de ley del Gobierno pretende trasponer la Directiva Bolkestein al ordenamiento jurídico español presentando un texto que en nuestra opinión amplía aún más si cabe el marco liberalizador, más allá de lo exigido

en la propia directiva, con objeto, dice la ley, de maximizar los beneficios económicos de la directiva e impulsar una dinamización más profunda de nuestro sector servicios. Dicho en román paladino, el Gobierno decide hacer méritos ante la Unión Europea y ante las políticas neoliberales europeas siendo más papista que el Papa. Aprovecha la obligada trasposición de esta directiva, no para proteger del ámbito de la competencia nuestros servicios esenciales, para lo que está facultado, sino que amplía todavía más el ya ambicioso ámbito neoliberal de la directiva, desregulador de la directiva, disminuyendo las ya de por sí escasas restricciones existentes en la misma. Sin embargo, un enfoque progresista de la directiva debería haber incluido en el texto los servicios que se considerasen de interés general. Para nosotros, la educación, el suministro energético, el transporte público, el abastecimiento de agua —por ejemplo en Madrid—, el saneamiento, los servicios medioambientales, el servicio de correos a nivel del Estado, las telecomunicaciones, los servicios energéticos, deberían haberse catalogado como servicios de interés general. No obstante, la indefinición del Gobierno solo favorece los procesos de desregulación y privatización de estos servicios.

El proyecto de ley, en nuestra opinión, profundiza precisamente en los elementos más problemáticos de la directiva. En primer lugar, porque no establece garantías suficientes para evitar que los prestadores de servicios carezcan de capacidad para proveerlos con la calidad necesaria; en otras palabras, se disminuyen las garantías de los ciudadanos de protección de sus derechos sociales y laborales. En segundo lugar, no se incluye la posibilidad que permite la directiva de limitar el número de autorizaciones para realizar una determinada actividad, atendiendo a consideraciones de política social, de salud, de seguridad de los trabajadores, de protección del medio ambiente o de conservación del patrimonio cultural. En tercer, la directiva permitiría introducir requisitos de planificación que no fueran de naturaleza económica, sino que defendieran razones de interés general, como la planificación territorial; sin embargo, el Gobierno evita introducir cualesquiera cautelas en esta materia. En cuarto lugar, omite, como recoge la directiva, la aplicación de las disposiciones en materia de condiciones del empleo a la hora de supeditar el acceso de prestadores de servicios de otro Estado miembro a una actividad de servicios propia. Por último, olvida el papel fundamental que deben tener las administraciones públicas en la evaluación y control de la calidad de los servicios y olvida también los derechos lingüísticos de los ciudadanos en nuestro país.

En suma, plantear, como hace el Gobierno, una adaptación —entre comillas— ambiciosa en la trasposición de la directiva, incorporando los principios básicos de la misma con menos restricciones y profundizando en algunos de sus elementos más problemáticos, nos parece impropio, en particular en un Gobierno de tradición socialdemócrata; no lo entenderíamos incluso en un

Gobierno de tradición socialcristiana y sí en un Gobierno neoliberal. Esta directiva ha sido muy cuestionada desde parte de la izquierda social, política y sindical, y no por capricho, sino por la amenaza que puede suponer para el mantenimiento y la mejora de los servicios públicos y de los derechos sociales y laborales de la ciudadanía. Con estos condicionantes se justifica, señora ministra, nuestra enmienda de totalidad.

No quiero terminar sin referirme a un dato de la actualidad. Señora ministra, no le arriando la ganancia, y no solamente por la crisis, no le arriando la ganancia por los actores de la crisis no solo porque los principales responsables de la crisis —el sector financiero y el Gobernador del Banco de España— en estos momentos no se responsabilicen de sus tareas sino porque busquen las responsabilidades en los sectores más débiles. Yo creo que eso solamente tiene un nombre: irresponsabilidad y prepotencia, y con irresponsabilidad y prepotencia difícil tenemos la salida de la crisis.

Nada más y muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Llamazares.

Pasamos a continuación al turno de fijación de posición de los diferentes grupos. Del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) no se encuentra presente ninguno de sus miembros. Por tanto, pasamos al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Para intervenir en nombre de su grupo, tiene la palabra el Sánchez i Llibre.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, señora vicepresidenta segunda del Gobierno y ministra de Economía, la posición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) respecto a las enmiendas a la totalidad presentadas por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y el Bloque Nacionalista Galego no va a ser favorable. A pesar de que en algunos de los aspectos que fundamentan sus enmiendas a la totalidad podríamos compartir sus preocupaciones, no creemos que deban ser objeto de la presentación de estas enmiendas ya que se pueden resolver en la tramitación en Comisión mediante las diferentes enmiendas que al menos nuestro grupo va a presentar sobre determinados aspectos relevantes en la trasposición de esta directiva.

Desde Convergència i Unió pensamos que la trasposición de la directiva no puede significar ninguna conculcación de las competencias autonómicas. La directiva es clara al respecto, señorías. El presente artículo no cuestiona el reparto de competencias locales o regionales de las autoridades del Estado miembro habilitadas para conceder dichas autorizaciones. Esto está perfectamente reflejado en el artículo 10.7 al hacer referencia a las condiciones para las autorizaciones de estos establecimientos, así como en el artículo 6.2 en el sentido de que

la creación de ventanillas únicas no supone en ningún momento una interferencia en el reparto de funciones o competencias entre las autoridades competentes dentro de cada sistema nacional. Por lo tanto, señorías, no es la directiva europea la que conculca directamente las competencias sino que es el texto aprobado por el Gobierno ya que desde nuestro punto de vista no atiende suficientemente el marco competencial.

La trasposición de la directiva debe ser perfectamente correcta y transparente. Consideramos que algunos de sus artículos no van en la dirección correcta que tiene prevista la trasposición o bien no están suficientemente ajustados a la directiva. Vamos a poner algunos ejemplos sobre cuestiones que probablemente en el trámite parlamentario de la Comisión tengamos tiempo de consensuar con el Grupo Parlamentario Socialista. En primer lugar, no se incluyen algunos de los supuestos contemplados en la directiva como razón imperiosa de interés general. Por ejemplo, el proyecto de ley no contempla la planificación urbana y rural; no contempla la salvaguardia de la libertad de expresión de los diversos componentes ni la necesidad de garantizar un alto nivel de educación, el mantenimiento de la diversidad de prensa, el fomento de las lenguas, etcétera. Hay algunos aspectos de interés general que no encontramos perfectamente clarificados en la trasposición de la directiva. Además no se excluyen de la aplicación del proyecto de ley algunos servicios que la directiva contempla como excluidos, como pueden ser los servicios no económicos de interés general, y se excluyen otros de forma no correcta como son los servicios sanitarios. No se trasponen correctamente los requisitos de naturaleza económica que la directiva contempla como instrumentos de planificación en un sentido positivo, reconociendo explícitamente la admisibilidad de las limitaciones que se deriven de los instrumentos de planificación que no sean de naturaleza económica. Por lo tanto, como he dicho al inicio de mi intervención, compartimos algunas de las reflexiones y preocupaciones que han manifestado los dos portavoces que han hecho uso de la palabra defendiendo sus enmiendas a la totalidad.

La directiva europea debe trasponerse al ámbito de cada Estado miembro de una forma especialmente sensible con la realidad de cada uno de ellos, pero desde nuestro punto de vista, el proyecto de ley en diversos aspectos no contempla de forma adecuada esta especial sensibilidad de nuestra realidad a la realidad del sector de los servicios. La trasposición de la directiva debería contemplar de forma adecuada las competencias de las instituciones público-privadas y su papel en la mejora de la calidad de los servicios y en su prestación. Asimismo, la directiva contempla, en su texto original, un papel activo de los organismos de las cámaras de comercio, de los colegios profesionales o de los interlocutores sociales que no se traspone, en nuestra opinión, adecuadamente. Además, Convergència i Unió entiende que el proyecto ha olvidado el importante papel de los consejos generales y autonómicos de los colegios pro-

fesionales. Para nosotros, el objetivo primordial de esta trasposición debería ser —y al final será, al acabar este trámite parlamentario— garantizar la calidad de los servicios y de su prestación. Entendemos que este proyecto de ley todavía no garantiza suficientemente bien estos conceptos relacionados con la protección del consumidor, con la capacidad de elección del consumidor y con la libertad, la independencia, la imparcialidad, la honorabilidad y la dignidad que requiere el ejercicio de las profesiones, que tradicionalmente se reconocen como valores superiores, y a los que damos importancia relevante.

En resumen, señorías, este proyecto de ley todavía tiene aspectos débiles, que perfectamente se pueden mejorar en el trámite parlamentario pero que no son objeto de una presentación de una enmienda a la totalidad. Por tanto, nuestro grupo parlamentario va a plantear en el trámite de Comisión todas aquellas enmiendas que puedan subsanar los aspectos relevantes que he manifestado en mi exposición.

Muchas gracias, señora presidenta, señoras y señores diputados.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Cunillera i Mestres): Muchas gracias, señor Sánchez i Llibre.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL BELDA**: Gracias, señora presidenta.

Mi grupo votará en contra de las enmiendas a la totalidad planteadas. Estamos ante la trasposición de una directiva que no culmina unas aspiraciones que ya en 1958, en el Tratado constitutivo de la Unión Europea, se establecieron: una libertad de prestación de servicios y una libertad de establecimiento. La directiva se quedó corta, no fue capaz de plantear un verdadero sistema de libertad de servicios en Europa. Esto es a lo que se llegó en el consenso europeo, después de muchas tribulaciones, incluida su influencia en el referéndum sobre el Tratado de la Constitución europea en Francia. Por ello el resultado que tenemos es una directiva limitada en cuanto a los sectores a los que se aplica, que no ha establecido un verdadero sistema de origen en la prestación de los servicios y que ha establecido un innumerable conjunto de excepciones a las prohibiciones de autorización que se establecen para la libertad de prestación y para la libertad de establecimiento, que hace que su trasposición tenga un cierto grado de variabilidad de unos Estados miembros a otros y limite sustancialmente este mercado interior de los servicios que, desde 1958, la Unión Europea quería y que aun hoy, en 2009, no tenemos, a pesar de que se hagan estos esfuerzos de trasposición.

Es importante que hablemos del sector servicios. Es verdad, es el sector más importante de la economía española. Los servicios de mercado —porque, evidentemente, esta directiva no afecta a los servicios públicos—

supone, prácticamente, el 50 por ciento del producto interior bruto y 8,8 millones de empleos, y estamos en una auténtica crisis del sector servicios, como existe una crisis del resto del conjunto de los sectores de la economía. La caída de la actividad intertrimestral del sector servicios fue de 1,5 puntos del producto interior bruto y la cifra de negocios —recientemente el INE ha publicado el dato de abril de este año sobre abril del año pasado— ha caído nada menos que un 20 por ciento y el empleo prácticamente un 7 por ciento. En comercio, una de las principales actividades del sector servicios, la caída de actividad es del 23 por ciento y el empleo del 6 por ciento; en transportes, un 18 por ciento y en el empleo un 6 por ciento también; en servicios a empresas la caída de actividad ha sido de un 17 por ciento y el empleo casi un 10 por ciento; en turismo ha habido una caída de actividad de prácticamente el 9 por ciento y en empleo el 7,3 por ciento, y en tecnologías de la información hay una caída del 6 por ciento y en empleo un 2 por ciento; es decir, una auténtica debacle de nuestro sector servicios que es paralela, evidentemente, a la gravísima crisis económica que estamos teniendo y a la tremenda recesión en la que estamos. Vamos a medir al sector servicios en lo que realmente importa: en parados. El incremento de parados en el sector servicios es de un 71,3 por ciento en los últimos doce meses; 602.000 personas han perdido su empleo en este sector, lo que supone un tercio del total de los desempleados. Hay una caída en la afiliación de 400.000 personas en el último año y un dato interesante: el último dato de Eurostat, publicado hace escasamente unas semanas, nos revela que el sector servicios en España está 14 puntos por debajo en expectativas en índice de confianza respecto al conjunto de la Unión Europea y tenemos 21 puntos menos de lo que teníamos hace un año. Hay una auténtica crisis del sector servicios, como existe una crisis de la economía española, porque evidentemente este es el sector más importante del conjunto de nuestra economía.

La pregunta que debemos hacer al Gobierno es si la trasposición de la directiva en la forma en que lo está llevando a cabo va a ser una ayuda a este sector servicios y al conjunto de la economía española y de qué forma. Aquí hay que distinguir los efectos a corto y largo plazo. El Gobierno ha esgrimido el informe que el propio Ministerio de Economía ha realizado sobre el sector servicios, pero, señora vicepresidenta, lo que el informe de su ministerio recoge es que esta directiva va a incrementar el PIB potencial, es decir, lo que podríamos estar produciendo, lo que podríamos estar empleando, la cantidad de gente que podría estar trabajando, pero no la que trabaja, ni lo que se produce, ni lo que se vende. En términos de PIB potencial es verdad que cualquier proceso liberalizador nos va a impulsar la actividad pero, ¿realmente el problema del sector servicios ahora mismo, y por el que se está destruyendo esta cantidad de empleo y se esta reduciendo esta cantidad de actividad son los márgenes? Porque un proceso de liberalización actúa principalmente sobre los márgenes, actúa principalmente

sobre los precios, pero, ¿cuáles de los elementos de los precios del sector servicios están ahora mismo en situación complicada? ¿Son los márgenes empresariales? Le voy a dar un dato: es la primera vez en estos últimos meses que España tiene una evolución de precios del sector servicios más favorable que el conjunto de la Unión Europea. Tenemos deflación, tenemos inflación negativa en el sector servicios, al contrario de lo que pasa en el resto de Europa, que todavía está en tasas positivas. Es decir, ¿la culpa de los problemas de la economía de española la tiene realmente la formación de precios en el sector minorista? Cualquiera que se de una vuelta por una ciudad de España está viendo como están las rebajas: 40, 50, 70 por ciento, lo nunca visto. ¿Realmente el problema de la economía española es el sistema de formación de precios o es otro? ¿Es el problema el acceso al crédito de esas pequeñas y medianas empresas que componen la inmensa mayoría del sector servicios? ¿Son los problemas que tiene la regulación laboral? ¿Son los precios energéticos que ustedes se empeñan en subir y que van a empezar a subir de manera drástica a partir del 1 de julio? ¿Son esos o no son esos los problemas del sector servicios? ¿O son los márgenes?

Esta liberalización tiene otro objeto. Tiene el objeto de avanzar en el PIB potencial, como dice su propio ministerio. Son objetos a medio y largo plazo. Si la economía española se recupera, si superamos todos los problemas que ahora mismo tenemos, entonces será necesario tener sectores liberalizados que permitan incrementos de actividad y no que esos incrementos de demanda se trasladen a precios, como habitualmente ocurre en la economía española. Sin embargo, en estos momentos, ¿cuál es nuestra brecha de producción? ¿Cuál es el *output-gap*? Porque ustedes en el última previsión económica no nos lo han querido decir. Tenemos que recurrir a la Comisión Europea para tener una cifra oficial. Habitualmente el Gobierno siempre ha dado esta cifra y esta vez no lo ha hecho. La Comisión Europea lo estima entre 2,5 y 3 puntos. Es decir, el país está desperdiciando factores productivos, empezando por trabajo, es decir, empleo que no se está utilizando y podríamos ser casi 3 puntos más ricos de lo que somos. Está muy bien aumentar las capacidades de crecimiento en la economía española, pero lo que tenemos que hacer, y la primera obligación de este Gobierno a corto plazo, no es otra cosa que llevar a la economía a su potencial de crecimiento, que ahora mismo está muy bajo. Cada día que se despide a personas y cada día que cierran empresas nos alejamos cada vez más de ese potencial de crecimiento. En esta trasposición que ustedes han hecho, ni siquiera para esos efectos a medio y largo plazo deseables, han sido ustedes lo suficientemente valientes. Se han quedado cortos, señora vicepresidenta. Se tendría que haber aprovechado esta ocasión para hacer una liberalización ordenada, pero una liberalización del conjunto de actividades del sector servicios afectados por la directiva y, sobre todo, tendrían que haber aprovechado esta ocasión para crear un inicio de una verda-

dera legislación de unidad de mercado en nuestro país que tanta falta hace. Porque en estos momentos si en una empresa se liberalizan los servicios o determinadas autorizaciones y se encuentra con un problema en una parte del territorio nacional, ¿a quién acude? ¿A quién se queja? ¿A quién dice que le están aplicando mal la directiva o que están estableciendo una autorización sin que hubiera derecho a ello y que le está limitando su capacidad de prestación de servicio? No hay mecanismos rápidos, eficientes, inmediatos como existen en otros países —ya se lo digo de antemano—; coja el ejemplo de Canadá en el que si una empresa tiene problemas de estas características puede inmediatamente acudir para solucionarlos. Con lo cual, los procesos de liberalización en el aire sometidos a la arbitrariedad de las administraciones públicas, que al final tenemos que reducirlos a la capacidad de los tribunales de justicia de nuestro país, y ya sabemos cuáles son esas capacidades, dejan mucho que desear. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Dicho lo cual, evidentemente, nosotros todo proceso de liberalización lo celebramos, aunque está muy por ver hasta qué punto esto va a reducir cargas administrativas, va a depender de lo exigentes que sean las distintas administraciones en el proceso de modificación legislativa. Ustedes en los temas más espinosos, en los temas más complicados, lo han dejado para otro momento —estoy hablando del comercio minorista o los colegios profesionales—. Pues si dejamos todo para después y si no establecemos mecanismos más eficientes y más rápidos para que los problemas potenciales de la aplicación de la directiva no se establezcan, difícilmente esta liberalización llegará a buen término.

Por último, señora vicepresidenta, estamos muy preocupados por el calendario. ¿Cuánto tiempo llevamos oyendo hablar del tema directiva de servicios, un año? Desde antes incluso de las elecciones generales, esta iba a ser la gran reforma económica. Ya le digo de antemano que está muy bien incrementar el *output* potencial, pero la gran reforma económica tiene que ser otra. Para salir de la crisis esto es un elemento menor, es mucho más importante para el crecimiento a largo plazo de la economía española. Para salir de la crisis se necesitan otras cosas de las que ya hemos hablado en múltiples ocasiones. Pero, vamos con mucho retraso porque estamos discutiendo esto en junio, y se tiene que aprobar la llamada ley omnibus, la ley de las modificaciones estatales, igual que pasa con la legislación autonómica. ¿Por qué vamos con tanto retraso, señora vicepresidenta? Por qué no hemos tenido un verdadero Gobierno económico, una verdadera vicepresidencia económica, con usted y con su antecesor —que hubieran podido acelerar los trámites—, que no han tenido la suficiente capacidad de liderazgo y de coordinación con las comunidades autónomas y, sobre todo, dentro de la propia Administración central. Los retrasos provienen de ahí, esencialmente de discusiones internas en las que el Ministerio de Economía —con su vicepresidente al mando— no ha sido capaz de imponer criterios y de llevar un proceso de

trasposición de la directiva con la suficiente celeridad. España entra el 1 de enero en Presidencia y corre el riesgo —todo apunta a que con los calendarios que llevamos la situación está muy mal— de llegar sin los deberes hechos.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Nadal.

Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra doña Meritxell Batet.

La señora **BATET LAMAÑA**: Gracias, presidente.

Señora vicepresidenta, el proyecto de ley que debatimos hoy en el Pleno supone un cambio de paradigma, un cambio de concepción de la relación que debe establecerse entre las administraciones públicas y los ciudadanos. De la regla general de exigencia de autorización previa para todo —por tanto partiendo de una relación de desconfianza y de proteccionismo— pasaremos definitivamente a un Estado que se fía de sus ciudadanos porque los considera parte de él mismo, que les ofrece más libertad y les atribuye también más responsabilidades y que establece mecanismos de control potenciando así la inspección posterior del cumplimiento de la ley. Se establece pues una relación más democrática, propia de un Estado de derecho maduro, se da más poder, más libertad, más capacidad de acción a la ciudadanía al mismo tiempo que se le exige también una mayor responsabilidad. La Administración deja de ser el centro sobre el que pivota toda acción pasando a ser un instrumento al servicio de la ciudadanía, es pues el ciudadano el centro de la economía y de su dinamización y el Estado instrumento favorecedor de esta actividad.

Señoras y señores diputados, hoy debatimos este proyecto de ley en el Pleno de la Cámara porque como país miembro de la Unión Europea se nos exige la trasposición de la directiva antes del 28 de diciembre, pero no solo por eso. Hoy debatimos este proyecto de ley porque el Gobierno y el Grupo Parlamentario Socialista están convencidos de que el futuro de España pasa por la transformación de las administraciones públicas, como elemento potenciador de la actividad económica, de la mejora de la productividad y como elemento primordial para garantizar la eficiencia y eficacia de nuestra economía. Prueba de ello son todas las iniciativas que el Gobierno ha ido tomando en la misma dirección en las dos últimas legislaturas. Paradigmática es la Ley 11/2007, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, que proclamó por primera vez en nuestro país el derecho de los ciudadanos a comunicarse con las administraciones públicas por medios electrónicos, lo que supuso la instauración de una manera nueva de entender las relaciones entre sociedad y administración. Se trata, como decía el ministro Sevilla, de que la información y la documentación fluyan entre las administraciones, en vez de que sea el ciudadano el que se mueva de ventanilla en ventanilla con los papeles en la mano.

En la misma dirección debemos destacar también el programa de mejora de la reglamentación, reducción de cargas y simplificación de los procedimientos, que supone un avance en la modernización de las administraciones públicas, reduciendo los costes administrativos e incidiendo así en el aumento de la competitividad de las empresas, o la creación de la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios, dando un paso en la consecución de la transparencia, la calidad y la eficiencia en la gestión de los servicios públicos. Con todo ello buscamos fomentar el crecimiento económico y la creación de empleo, también desde el sector público.

Señorías, el proceso de modernización de España ha sido imparable durante los treinta años de democracia. Este proceso —permítanme que lo diga— ha estado caracterizado por dos elementos. Por un lado, hacer reformas estructurales, reformas profundas, como la que hoy sometemos a debate; muchas de ellas, así debemos reconocerlo, han venido de Europa, sin duda un factor determinante para la modernización de un país que salía de cuarenta años de dictadura y de ausencia de libertades. Por otro lado, todas las reformas estructurales han tenido como hilo conductor la liberalización como factor de potenciación de la competencia, de potenciación y reconocimiento de derechos y libertades. Señorías, una de las bases sobre las que se sostiene la construcción de la Unión Europea son las cuatro libertades que ya fueron aprobadas de manera formal en el Acta Única Europea de 1986: libertad de circulación, de bienes, de capitales, de servicios y de personas.

Este proyecto de ley que debatimos hoy aquí supone el avance y la plasmación de una de estas libertades fundamentales: la libertad de establecimiento y la libre prestación de los servicios, con el objetivo de establecer un auténtico mercado interior. El reconocimiento de esta libertad en ningún caso supone afectar a ningún otro derecho, ni derechos sociales, ni derechos laborales, ni derechos lingüísticos, ni derechos fundamentales. Estos están ya regulados en otras partes de nuestro ordenamiento jurídico. Para ser gráficos en lo que va a significar esta nueva regulación, si una norma establece que, para abrir un taller de reparación de coches, debo cumplir medidas sobre la recogida de los aceites o el tratamiento de residuos tóxicos, ¿por qué hay que dar una licencia que diga que efectivamente se cumplen esas normas? El ciudadano conoce la ley y por tanto debe cumplirla. No hay autorregulación, la regulación ya existe y además hay un control posterior, por parte de la Administración, que dará garantías. Ahora bien, para esto será necesario que todas las administraciones públicas, las empresas, las organizaciones de consumidores y usuarios, trabajemos conjuntamente, haciendo un esfuerzo para sistematizar y dar transparencia y garantías a toda la normativa que se debe cumplir. Solo así seremos capaces de crear un marco de seguridad que realmente potencie la actividad económica.

En paralelo, hay un eje clave que hay que abordar en serio, la modernización de las administraciones públicas. Esto es, supresión de la autorización previa, simplificación de procedimientos, posibilidad de realizar todos los trámites electrónicamente o la eliminación de trabas y barreras procedimentales. Esta ley va a suponer una pieza clave en pro de la lealtad institucional y de la cooperación interadministrativa entre todos los Estados miembros, pero también entre todas las administraciones españolas. En la medida en que habrá una administración, una ventanilla única —electrónica o de acceso a distancia— responsable frente al ciudadano, más que nunca tendrá que haber un trabajo de colaboración estrecha puertas adentro, una relación de confianza entre las administraciones públicas, con vocación de servicio al ciudadano.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista pensamos que las enmiendas a la totalidad presentadas no suponen un rechazo de plano a la iniciativa legislativa. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, por favor.

La señora **BATET LAMAÑA**: No estamos ante la trasposición de una directiva Bolkestein, neoliberal, sino ante la trasposición de una directiva Gebhardt, socialdemócrata y liberal, que sufrió muchos cambios en la tramitación del Parlamento Europeo, gracias precisamente al Grupo Socialista, potenciando la competitividad pero al mismo tiempo garantizando la cohesión social, introduciendo elementos de protección del consumidor, excluyendo varios sectores, como el derecho laboral, o eliminando el principio del país de origen. No hay pues desregulación, sino que lo que hay es una mejora de la regulación. Asimismo, tampoco creemos que presentar este proyecto de ley como norma que invade competencias de las comunidades autónomas se ajuste a la realidad. De hecho, las afirmaciones que se recogen en alguna enmienda a la totalidad son presunciones, casi un prejuicio político, diría yo, a no ser que pensemos que la Unión Europea está invadiendo competencias, debate que escapa a esta intervención. **(Rumores.)** Por el contrario, se ha sido especialmente riguroso en el establecimiento de las bases y el proyecto de ley no impide en absoluto que cada administración haga la correspondiente trasposición, de acuerdo con sus propias competencias. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señora Batet.

Por favor, ¿podrían bajar el tono de sus conversaciones, por respeto a la señora diputada?

La señora **BATET LAMAÑA**: Gracias, señor presidente.

En relación con estos temas competenciales, el señor Sánchez i Llibre ha hablado bien claro en su intervención. Por todo lo dicho, pensamos que en estas enmiendas

a la totalidad que hoy debatimos se plantean temas concretos que seguro que pueden ser reconducidos en el trámite de enmiendas parciales.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista queremos aprovechar este trámite para, en primer lugar, expresar nuestra satisfacción y nuestro agradecimiento a la vicepresidenta segunda y ministra de Economía por traer este proyecto de ley a esta Cámara, por su contenido ambicioso y por las ventajas que inspiran sus principios y que, entre otras cosas, ayudan a reforzar el mercado comunitario. Señor Nadal, no sé por qué nos habla del mercado interior español, cuando estamos hablando del mercado interior comunitario, de la Unión Europea, de mejorar la productividad, el crecimiento y la competitividad. En segundo lugar, queremos mostrar también la satisfacción por estar construyendo, con esta trasposición de la directiva, Europa, una Europa que ha sido capaz de ponerse de acuerdo y que está dispuesta a armonizar sus respectivas legislaciones en esta materia, a cooperar y a colaborar, siempre a favor del ciudadano. En tercer lugar, me gustaría que este trámite sirviera para poner las bases de inicio del trabajo parlamentario, de un proceso legislativo a la búsqueda del máximo consenso entre todos los grupos de la Cámara. Estamos seguros de que, con el trabajo conjunto y a la luz de todas las enmiendas presentadas, mejoraremos el texto.

Finalmente, solo me gustaría pedir a todos los grupos parlamentarios una última cuestión y es que seamos capaces de aparcar los miedos, el miedo al cambio, el miedo a la libertad y el miedo a la asunción de responsabilidades.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Batet.

En dos minutos iniciaremos las votaciones. **(Pausa.)**

DICTÁMENES DE COMISIONES SOBRE INICIATIVAS LEGISLATIVAS. (VOTACIÓN.)

— PROYECTO DE LEY DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE MERCANCÍAS. (Número de expediente 121/000011.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, tomen asiento. Vamos a iniciar las votaciones.

En primer lugar, el proyecto de ley del contrato de transporte terrestre de mercancías. Votamos, en primer lugar, las enmiendas del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y se votan todas ellas en bloque.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, siete; en contra, 310; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (PNV) y también se votan en bloque.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 14; en contra, 310; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). En primer lugar, la enmienda 131.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 24; en contra, 309; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación votamos la enmienda 183, del mismo grupo.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 24; en contra, 310.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos ahora la enmienda 186.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 24; en contra, 310.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos el resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 24; en contra, 310.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Enmiendas del Grupo Parlamentario Popular; todas ellas se votan de manera conjunta.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 142; en contra, 174; abstenciones, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Por último, votamos el texto del dictamen.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 333; en contra, uno.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el dictamen, que se remitirá al Senado para su tramitación constitucional. **(Aplausos.)**

— **PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE MODIFICA EL TEXTO ARTICULADO DE LA LEY SOBRE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR Y SEGURIDAD VIAL, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 339/1990, DE 2 DE MARZO, EN MATERIA SANCIONADORA. (Número de expediente 121/000012.)**

El señor **PRESIDENTE**: Votamos a continuación las enmiendas al proyecto de ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, en materia sancionadora.

Votamos, en primer lugar, del Grupo Parlamentario Mixto, la enmienda número 3.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 10; en contra, 320; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A la enmienda número 10, de la señora Díez, se ha presentado una enmienda transaccional del Grupo Socialista. ¿Se opone algún grupo parlamentario o diputado o diputada? **(El señor Sánchez i Llibre pide la palabra.)**

Señor Sánchez i Llibre.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: Señor presidente, mi grupo parlamentario, Convergència i Unió, se opone a la admisión de esta transaccional, en mera correspondencia al trato que nos va a dar...

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Se opone y es suficiente.

En consecuencia, no se puede tramitar la enmienda transaccional del Grupo Socialista y se vota la enmienda número 10, de la señora Díez, a no ser que la retire en sus términos. **(La señora Díez González pide la palabra.)**

Señora Díez.

La señora **DÍEZ GONZÁLEZ**: Sí, la retiro en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: Retirada la enmienda número 10, no es objeto de votación. Y pasamos a votar, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), su enmienda número 22, de manera separada.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 333; a favor, 24; en contra, 309.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación el resto de enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 19; en contra, 309; abstenciones, seis.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Votamos separadamente la enmienda número 192.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 24; en contra, 310.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A la enmienda número 200 se ha presentado una enmienda transaccional de Convergència i Unió. ¿Algún grupo parlamentario se opone a su tramitación o algún señor diputado o diputada? **(La señora Sánchez Díez pide la palabra.)**

Señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señor presidente, nos oponemos a la transacción de la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Se opone a la tramitación de la transaccional. En consecuencia, pasaríamos a votar, caso de que no se retire, la enmienda 200, en sus propios términos.

En esos términos, comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 24, en contra, 310.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación las enmiendas del Grupo Popular de manera conjunta.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 147; en contra, 172; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas. Votamos a continuación el voto particular mantenido por el Grupo Socialista. Conocen su contenido, no es menester detallarlo.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, 332; en contra, uno; abstenciones; una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado. Votamos el texto del dictamen. Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 332; a favor, 193; en contra, dos; abstenciones, 137.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el dictamen, que será remitido al Senado para su tramitación constitucional. **(Aplausos.)**

DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS. (VOTACIÓN.)

— PROYECTO DE LEY SOBRE EL LIBRE ACCESO A LAS ACTIVIDADES DE SERVICIOS Y SU EJERCICIO. (Número de expediente 121/000023.)

El señor **PRESIDENTE**: Votamos las enmiendas de devolución presentadas al proyecto de ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Las enmiendas de totalidad se someten en votación única y de conjunto.

En esos términos, comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 334; a favor, siete; en contra, 319; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de totalidad. Se enviará el dictamen para su estudio en la Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y veinticinco minutos del mediodía.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: M. 12.580 - 1961