



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 1

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras **(621/000027)**. *Propuestas de veto.*

BOCG_D_14_223_2164

Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras **(621/000027)**. *Enmiendas.*

BOCG_D_14_223_2103

VI. ADMINISTRACIÓN DEL SENADO

PERSONAL EVENTUAL

Personal eventual adscrito a la Secretaría Segunda del Senado **(523/000007)**. *Ceses.*

BOCG_D_14_223_2165

Personal eventual adscrito a la Secretaría Segunda del Senado **(523/000007)**. *Nombramientos.*

BOCG_D_14_223_2166



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 2

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.
(621/000027)

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

PROPUESTAS DE VETO

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

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

PROPUESTA DE VETO NÚM. 1

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

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

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 3

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

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

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

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

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

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

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



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 4

I. INICIATIVAS LEGISLATIVAS

PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY

Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.
(621/000027)

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

ENMIENDAS

El Senador Josep Lluís Cleries i González (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula una enmienda al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

Palacio del Senado, 5 de julio de 2021.—**Josep Lluís Cleries i González.**

ENMIENDA NÚM. 1

De don Josep Lluís Cleries i González (GPN)

El Senador Josep Lluís Cleries i González (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional primera.**

ENMIENDA

De modificación.

Texto que se propone:

«1. Excepcionalmente, durante los cursos escolares 2021-2022 y 2022-2023, los transportes públicos regulares de uso especial de escolares por carretera incluidos en la letra a) del artículo 1 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores, podrán prestarse con vehículos con una antigüedad superior a diez años e inferior a dieciocho años al inicio

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 5

del curso escolar para la península y veinte años en el caso de las Comunidades Autónomas de Canarias e Illes Balears y las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, computados desde su primera matriculación; siempre que el solicitante acredite que el vehículo se venía dedicando con anterioridad a la realización de esta misma clase de transporte, o bien presente el certificado de desguace de otro vehículo que en el corriente curso escolar o en el anterior hubiese estado adscrito a una autorización de transporte regular de uso especial de escolares, y siempre que se haya pasado de forma satisfactoria una inspección técnica en los términos previstos en el artículo 6 del Real Decreto 443/2001, de 27 de abril.

2. A los efectos del cómputo de antigüedad, se considerará el día 1 de septiembre como fecha de inicio del transporte escolar.»

JUSTIFICACIÓN

Durante buena parte del año 2020 y el 2021, particularmente durante la duración del primer estado de alarma, el transporte escolar dejó de prestarse por el cierre de los colegios y con él un buen número de servicios relacionados con el mismo, como excursiones, eventos deportivos escolares... Por ello, un amplio número de empresas del sector presentan graves problemas de liquidez y solvencia, lo que va a impedir que puedan realizar inversiones en renovación de material móvil, amenazando su viabilidad y, por tanto, la propia oferta de servicios de transporte público de viajeros por carretera, considerados esenciales en determinados supuestos como ocurre con el transporte escolar. Por consiguiente, es necesario y urgente adoptar alguna medida que alivie esta situación crítica de las empresas, como la ampliación de la vida útil de los vehículos en todos los supuestos previstos en el Real Decreto 443/2001. Las modificaciones introducidas se hacen a fin excepcionar a aquellos vehículos que durante este último curso 2020/2021 no hayan realizado transporte escolar y con ello la medida sirva para el mayor número posible de empresas.

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 2 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

Palacio del Senado, 16 de agosto de 2021.—**Fernando Clavijo Batlle.**

ENMIENDA NÚM. 2 De don Fernando Clavijo Batlle (GPN)

RETIRADA

ENMIENDA NÚM. 3 De don Fernando Clavijo Batlle (GPN)

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 6

Se añade una disposición adicional tercera con la siguiente redacción:

«Disposición adicional tercera. Modificación de los contratos de arrendamiento o cesión de local de negocio en los aeropuertos gestionados por AENA.

1. Los contratos de arrendamiento o de cesión de local de negocio para actividades de restauración o de comercio minorista concluidos entre AENA SME S.A. y operadores privados que se encontrasen en vigor el día 14 de marzo de 2020, o hubiesen sido licitados con anterioridad a dicha fecha, quedarán automáticamente modificados por efecto de esta Ley en los siguientes términos:

a. La parte proporcional de Renta Mínima Anual Garantizada (RMAG) establecida en los contratos correspondiente al periodo de tiempo que se extiende entre el 15 de marzo de 2020 y el 20 de junio de 2020, ambos incluidos, quedará suprimida y no será exigible su pago por AENA.

b. A partir del día 21 de junio de 2020 la Renta Mínima Anual Garantizada (RMAG) fijada en los contratos quedará automáticamente reducida en proporción directa al menor volumen de pasajeros en el aeropuerto donde se ubique el local respecto al volumen de pasajeros que existió en ese mismo aeropuerto en 2019, no siendo exigible por AENA el pago de una RMAG por mayor importe. Esta reducción de la Renta Mínima Anual Garantizada (RMAG) será aplicable en 2020, así como en todos los años posteriores hasta que el volumen anual de pasajeros del aeropuerto sea igual al que existió en 2019.

El cálculo de la minoración de la Renta Mínima Anual Garantizada (RMAG) se realizará mediante un prorrateo de su importe con arreglo a los datos oficiales sobre el volumen de pasajeros publicados por AENA.

c. Lo establecido en el apartado anterior no afectará al derecho de AENA a exigir el pago de la Renta Variable establecida en los contratos en función de los ingresos derivados de las ventas en los diferentes locales.

2. La modificación de los contratos establecida en esta disposición será igual para todos los contratos y operadores. Tendrá carácter obligatorio para AENA y producirá plenos efectos jurídicos aun cuando las partes hubiesen alcanzado acuerdos diferentes sobre la minoración de la Renta Mínima Anual Garantizada (RMAG), u otras cláusulas, o ya se hubiese procedido al pago de esta obligación.»

JUSTIFICACIÓN

La crisis sanitaria originada por el virus COVID 19 y las medidas restrictivas de distinta índole adoptadas por los poderes públicos para combatirlo desde el 14 de marzo de 2020 han provocado una abrupta reducción del tráfico aéreo y del volumen de pasajeros en los aeropuertos que carece de precedentes en nuestra historia.

La dramática reducción del número de pasajeros en el conjunto de la red de aeropuertos ha sido persistente durante estos largos meses de pandemia y aún hoy presenta unos perfiles gravísimos.

Las estadísticas publicadas por AENA SME S.A. («AENA») referidas al mes de junio de 2021 reflejan que la caída de pasajeros en los aeropuertos españoles gestionados por AENA es del 78,8 % respecto al año 2019.

La incertidumbre respecto a los posibles escenarios temporales de recuperación del tráfico aéreo en España y en el conjunto de la Unión Europea sigue siendo considerable. De hecho, conforme a las estimaciones de la propia AENA, dadas a conocer en su propuesta de 9 de marzo de 2021 de modificación del Documento de Regulación Aeroportuaria («DORA»), basadas en las estimaciones de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo («IATA») y la Organización de Aviación Civil Internacional («OACI»), la recuperación del tráfico no se producirá hasta 2025/2026.

El impacto de la reducción del número de pasajeros en los aeropuertos sobre los ingresos de las empresas concesionarias de locales para servicios de restauración o de comercio ha sido gigantesco al existir una correlación directa, prácticamente matemática, entre las ventas de estos locales y sus potenciales usuarios: los viajeros.

Durante muchos meses la mayor parte de los locales han permanecido completamente cerrados o con una actividad bajo mínimos, reducida a prestar servicios básicos a los escasos viajeros existentes. Los trabajadores del sector, en torno a 12.000, se han visto afectados por expedientes de regulación temporal de empleo (ERTE) y afrontan una incierta situación en los próximos meses. La viabilidad económica de

múltiples empresas operadoras se encuentra seriamente comprometida. Todo ello, naturalmente, tiene una repercusión especialmente intensa en aquellas Comunidades Autónomas en las que el peso de la actividad turística en su PIB es especialmente significativo, y —en particular— en aquellas en las que la dependencia del transporte aéreo es mayor.

El Gobierno de España ha ido adoptando desde marzo de 2020 diversas normas de urgencia, en las que se han establecido medidas compensatorias para las empresas contratista concesionarias de servicios de la Administración y de los entes del sector público. No obstante, el Gobierno ha excluido expresamente los contratos comerciales celebrados por AENA de este régimen legal especial de compensaciones.

Ello significa que las eventuales compensaciones a los operadores de servicios de restauración y comerciales en los aeropuertos gestionados por AENA —es decir, la minoración de la renta mínima anual garantizada («RMAG»), y en general, el reequilibrio de los contratos— han de ser negociadas directamente por los operadores con el gestor aeroportuario. En caso de desacuerdo entre las partes podrá someterse la cuestión a la decisión de los Tribunales de Justicia civiles.

Las negociaciones entre los operadores del sector con AENA en relación con el reequilibrio de los contratos por causa de la pandemia se han llevado a cabo de forma individual y con resultados muy insatisfactorios.

Algunos operadores, generalmente los más vulnerables, se han visto forzados por las circunstancias a alcanzar acuerdos sobre la base de las ofertas formuladas por AENA. Estos acuerdos implican una reducción de la RMGA durante un periodo limitado de tiempo y la recuperación de la RMGA contractual una vez concluido el periodo de reducción negociado. Unos acuerdos que no permiten la viabilidad económica de las empresas si la crisis de salud pública y la reducción de pasajeros persiste.

En otros muchos supuestos (los más relevantes en términos económicos) el acuerdo entre las partes directamente no se ha producido. Las negociaciones han fracasado. En estos casos AENA ha procedido a facturar a los operadores la RMGA contractual de 2020 de forma íntegra (sin reducción alguna) abocando a los operadores afectados a plantear acciones (de distinta índole) ante la jurisdicción civil orientadas a suspender la obligación de pago de la RMGA de 2020 facturada por AENA, exponiendo las pretensiones de fondo correspondientes según su respectiva situación.

Según reflejan los medios de comunicación social, a partir del mes de marzo de 2021 algunos de los más importantes operadores del sector han obtenido de los Tribunales de Justicia civiles medidas cautelares en las que se suspende la obligación de pago de la RMGA hasta que se resuelvan las pretensiones de fondo de los litigios correspondientes.

La existencia de este entorno de conflicto entre AENA y los operadores no es positiva para ninguna de las partes ni favorece en absoluto el normal desenvolvimiento de la actividad empresarial.

Por otro lado, resulta difícilmente viable la coexistencia de situaciones muy divergentes en la relación con AENA por parte de los operadores, de manera que unos estén sujetos a RMGA y otros no o existan niveles de reducciones en aquella completamente distintos. Esta disparidad de situaciones se agravará previsiblemente en los próximos meses.

En este contexto, la Comisión de Hacienda del Congreso de los Diputados, en su sesión celebrada el pasado 1 de junio de 2021 aprobó por unanimidad una Proposición no de Ley sobre la cuestión —inicialmente propuesta por el Grupo Parlamentario Republicano (ERC)— en la que se insta AENA a buscar una solución transitoria para paliar los efectos de la pandemia en este sector «...hasta que se recupere la normalidad del tráfico aéreo y la actividad aeroportuaria...».

El texto de la PNL aprobada (n.º expte. 161/2115), con el voto favorable de la totalidad de los Grupos Parlamentarios de la Cámara fue el siguiente:

«Instar a AENA S.M.E. S.A. y a sus concesionarios, teniendo en cuenta la más reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo y las resoluciones judiciales emitidas en los últimos meses sobre la cuestión, a negociar y a alcanzar acuerdos equilibrados sobre las condiciones de las concesiones de locales para actividades comerciales y de hostelería en su red aeroportuaria, que les permita reducir las pérdidas ocasionadas por la crisis del COVID-19, hasta que se recupere la normalidad del tráfico aéreo y la actividad aeroportuaria, buscando minimizar los efectos ocasionados por la pandemia.»

Este mandato unánime del Congreso de los Diputados no solo ha sido desatendido por AENA, sino que en muy buena medida el conflicto se ha recrudecido en las últimas semanas. AENA no solo persiste en su exigencia del pago íntegro de la RMAG a las empresas con las que no ha alcanzado acuerdos, sino que está forzando a los operadores a la apertura de la totalidad de los locales con la amenaza de la imposición de graves penalidades en caso contrario y la resolución de los contratos.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 8

Ante este complejo escenario la mejor solución posible es la intervención directa del legislador dando una salida al conflicto existente.

Esta enmienda postula establecer una regulación normativa clara para el reequilibrio de los contratos vigentes entre AENA y los operadores de servicios de restauración y *retail* en los aeropuertos basada en unas premisas razonables y equitativas que regirán —con carácter general— en todos los contratos.

La enmienda propone modificar legislativamente las obligaciones contractuales como consecuencia de las excepcionales circunstancias derivadas de la pandemia. La solución equitativa que se propone en la enmienda es (i) la exclusión de la RMGA durante el periodo del estado de alarma inicial (del 14 de marzo al 20 de junio de 2020) en el cual la actividad estuvo totalmente paralizada y (ii) a partir de esa fecha, reducir proporcionalmente la RMGA respecto al volumen de pasajeros en cada aeropuerto hasta la recuperación del nivel de pasajeros del año 2019.

Esta solución legislativa debe ser de aplicación general para todo el sector, incluyendo por tanto a aquellos pequeños operadores que se han visto forzados a alcanzar acuerdos más desfavorables con AENA a lo largo de estos meses.

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula una enmienda al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

Palacio del Senado, 2 de septiembre de 2021.—**Fernando Clavijo Batlle.**

ENMIENDA NÚM. 4 De don Fernando Clavijo Batlle (GPN)

El Senador Fernando Clavijo Batlle (GPN), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Disposición adicional nueva. Modificación de la disposición adicional cuarta del R.D. 443/2001.

Se propone el siguiente texto:

2. Tener una antigüedad superior a diez años e inferior a los dieciocho años al inicio del curso escolar, computados desde su primera matriculación, siempre que el vehículo haya estado dedicado al transporte escolar ~~en la misma empresa~~ desde antes de los diez años y haya pasado de forma satisfactoria una inspección técnica en los términos previstos en el artículo 6.

JUSTIFICACIÓN

Es preciso incorporar al texto legal del Proyecto de Ley la equiparación de condiciones de uso posibilidades de transmisión de los vehículos de transporte escolar entre las empresas de los territorios extrapeninsulares con las que rigen en territorio peninsular.

Los vehículos domiciliados en territorio peninsular pueden continuar realizando transporte escolar, una vez superada la antigüedad de diez años, bien sea en la misma empresa o en cualquier otra, por lo que las posibilidades operativas y patrimoniales de las empresas no se ven afectadas ante una posible compraventa del vehículo entre empresas de transporte.

Sin embargo, en los territorios extrapeninsulares se pierde la capacidad de realizar transporte escolar si se produce una transmisión del vehículo una vez superados los diez años, ya que la normativa establece

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 9

que para poder realizar transporte escolar después de los diez años el vehículo debe permanecer «en la misma empresa».

Este requisito solo tiene efectos negativos para las empresas de los territorios extrapeninsulares porque cercena su posibilidad de transmisión de los vehículos domiciliados por ejemplo en las Islas Canarias una vez superados los diez años, pero curiosamente el R.D. 443/2001 no impide que se puedan adquirir vehículos con más de diez años a empresas de la Península o incluso de otros territorios de la U.E., con lo que queda patente que no existe ningún motivo de seguridad o de otra índole para esta limitación a unos territorios concretos.

En estos momentos en los que estas empresas están tratando de sobrevivir con plantillas de trabajadores masivamente en situación de ERTE y en los que la actividad en Canarias se encuentra en un 25 % es muy importante facilitar la adopción de decisiones empresariales que faciliten el mantenimiento e impulso del tejido empresarial insular.

La normativa actual impide, únicamente en territorios extrapeninsulares, multitud de iniciativas empresariales afectando incluso al emprendimiento, con ejemplos comunes como los siguientes:

— Empresarios que no pueden ceder ni vender vehículos con más de diez años a sus descendientes para que inicien su propia actividad empresarial porque los vehículos perderían la autorización de transporte escolar, al cambiar de titular pasados los diez años.

— Las empresas no pueden afrontar planes de redimensionamiento ante la crisis porque si sus vehículos con más de diez años pierden la capacidad de realizar transporte escolar nadie los adquirirá.

— Empresas incursas en procesos concursales ven disminuidas drásticamente sus posibilidades de viabilidad si su flota con más de diez años es indisponible al perder la capacidad de transporte escolar en caso de venta.

— Empresas que deciden adoptar otra figura mercantil, no pueden aportar los vehículos con más de diez años porque perderían la autorización para transporte escolar.

La Senadora María Pilar González Modino (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 4 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

Palacio del Senado, 2 de septiembre de 2021.—**María Pilar González Modino.**

ENMIENDA NÚM. 5

De doña María Pilar González Modino (GPIC)

La Senadora María Pilar González Modino (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno.**

ENMIENDA

De modificación.

De modificación del artículo único en el apartado 39.3 del artículo 140:

39.3. La circulación para búsqueda, recogida o propiciar la captación de clientes que no hayan contratado ni solicitado previamente el servicio en el tiempo previsto para la pre-contratación del servicio. Los vehículos adscritos a una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán circular ni permanecer estacionados, parados o detenidos en la vía pública sin una hoja de ruta resultante de un servicio previamente contratado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 10

JUSTIFICACIÓN

El incumplimiento sistemático de esta prohibición ya existente, obliga a establecer de forma explícita que a la finalización de cada servicio los vehículos quedarán estacionados fuera de la vía pública, debiendo volver a su base. Por tanto, la circulación de un VTC sin cliente ni servicio precontratado en activo solo puede obedecer a que se encuentra de regreso a su base de estacionamiento. Esta medida es, asimismo, congruente con los objetivos de la futura Ley de Movilidad Sostenible para favorecer la reducción de la contaminación atmosférica en nuestras ciudades.

ENMIENDA NÚM. 6

De doña María Pilar González Modino (GPIC)

La Senadora María Pilar González Modino (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno.**

ENMIENDA

De modificación.

De modificación del artículo único en el apartado 39.5 del artículo 140:

39.5. Inicio de un servicio y la recogida de clientes por parte del titular de la autorización sin que los clientes hayan efectuado la pre-contratación del servicio. A estos efectos se entenderá pre contratación como el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo de 30 minutos entre el momento de confirmación de la solicitud del servicio por el cliente y la asignación del vehículo al mismo.

JUSTIFICACIÓN

El intervalo de tiempo debe iniciarse con solicitud del servicio, no con la contratación del mismo, a fin de evitar que se intente evadir su aplicación interpretando que existe un contrato de tracto sucesivo y que ese lapso solo sería aplicable la primera vez que se solicita el servicio. Esta medida da una mínima garantía de que la actividad de los VTC se concentra en los servicios precontratados, segmento natural de mercado para estas empresas.

ENMIENDA NÚM. 7

De doña María Pilar González Modino (GPIC)

La Senadora María Pilar González Modino (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Uno.**

ENMIENDA

De modificación.

De modificación del artículo único en el apartado por el que se añade un punto 39.7 al artículo 140:

39.7. La geolocalización de los vehículos antes de que se cierre la contratación del servicio. El vehículo podrá estar geolocalizado transcurridos los 30 minutos de la precontratación.

JUSTIFICACIÓN

La geolocalización previa es una forma evidente de captación de clientes en la vía pública, prohibida por la normativa vigente. Es habitual que no se respete la prohibición de la geolocalización por parte de

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 11

los vehículos que ofrecen el servicio de arrendamiento con conductor, por lo que en la medida de que no se respeta se debe hacer una mención explícita de esta realidad en la presente Ley y mencionarla expresamente como una infracción muy grave.

ENMIENDA NÚM. 8

De doña María Pilar González Modino (GPIC)

La Senadora María Pilar González Modino (GPIC), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición final quinta**.

ENMIENDA

De modificación.

De modificación de la disposición final quinta.

Modificación del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley de vehículos con conductor.

Se modifica el apartado a) de la disposición adicional primera, quedando redactado como sigue:

a) La modificación sólo podrá afectar a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial y podrá referirse a: Condiciones de pre-contratación, entendida, en su caso, como el establecimiento de un intervalo de tiempo mínimo de 30 minutos entre el momento de confirmación de la solicitud del servicio por el cliente y la asignación del vehículo al mismo, solicitud de servicios, recorridos mínimos y máximos, medidas destinadas a minimizar los recorridos en vacío, servicios, horarios o calendarios.

JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con la enmienda relativa al apartado 39.5 del artículo 140 queda recogido el intervalo de 30 minutos entre el momento de la confirmación de la solicitud del servicio y la asignación del vehículo a fin de delimitar el concepto de precontratación en el caso de los vehículos con conductor y de la posibilidad de que las empresas del sector puedan evadir la aplicación de la norma.

La Senadora Ruth Goñi Sarries (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula una enmienda al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

Palacio del Senado, 2 de septiembre de 2021.—**Ruth Goñi Sarries**.

ENMIENDA NÚM. 9

De doña Ruth Goñi Sarries (GPMX)

La Senadora Ruth Goñi Sarries (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda al **Artículo único. Seis**.

ENMIENDA

De modificación.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 12

Texto original:

Seis. Se introduce un nuevo artículo 144 con el siguiente texto:

«Artículo 144. Publicidad de las resoluciones sancionadoras en materia de morosidad en los contratos de transporte de mercancías por carretera.

1. La Administración pública competente para la imposición de las sanciones publicará de forma periódica las resoluciones sancionadoras impuestas por infracciones previstas en el apartado 40 del artículo 140 que hayan adquirido firmeza en vía administrativa o, en caso de haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo, en vía judicial. En el caso de las sanciones que imponga la Administración General del Estado, esta publicidad se dará por medio de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Cuando la información a que se refiere el apartado anterior contenga datos personales, su publicación se ajustará a lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.»

Se propone la modificación del artículo único, apartado seis. Su redacción debe decir:

Texto que se propone:

Seis. Se introduce un nuevo artículo 144 con el siguiente texto:

«Artículo 144. Publicidad de las resoluciones sancionadoras en materia de morosidad en los contratos de transporte de mercancías por carretera.

1. La Administración pública competente para la imposición de las sanciones publicará, con una periodicidad mensual, las resoluciones sancionadoras impuestas por infracciones previstas en el apartado 40 del artículo 140 que hayan adquirido firmeza en vía administrativa o, en caso de haberse interpuesto recurso contencioso-administrativo, en vía judicial. En el caso de las sanciones que imponga la Administración General del Estado, esta publicidad se dará por medio de la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Cuando la información a que se refiere el apartado anterior contenga datos personales, su publicación se ajustará a lo dispuesto en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.»

JUSTIFICACIÓN

En el texto no se concreta con qué periodicidad se harán dichas publicaciones. Se propone dar una frecuencia concreta mínima a la publicación de las resoluciones sancionadoras impuestas, así evitaremos retrasos en las publicaciones. Se propone como período un mes para fomentar la obligatoriedad de dichas publicaciones y para favorecer el control de la morosidad.

El Senador Jacobo González-Robatto Perote (GPMX), el Senador José Manuel Marín Gascón (GPMX) y la Senadora Yolanda Merelo Palomares (GPMX), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formulan 4 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

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

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 13

ENMIENDA NÚM. 10

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

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

ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión de la disposición final primera por la que se modifica la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

JUSTIFICACIÓN

Las medidas introducidas por esta disposición final no guardan ninguna relación con el objeto general del proyecto de Ley debatido.

En ella se confiere a SENASA la consideración de medio propio. Esto permitirá a este organismo prestar servicios a otros órganos de la administración sin necesidad de convocar un concurso público para su adjudicación. En definitiva, servirá de un modo u otro para que el Ministerio de Transportes en última instancia obtenga unos ingresos adicionales a costa de otros organismos de la administración —dependientes de este ministerio o de otro—.

Esta cuestión merece un debate en esencia que no se ha podido producir en la medida en que la mayoría parlamentaria ha incluido esta enmienda en el informe de la ponencia. Esto ha supuesto que el proyecto de Ley se vote necesariamente incluyendo esta cuestión.

Por ello, VOX considera que debe ser eliminada y, en su caso, tratada en un proceso legislativo *ad hoc*.

ENMIENDA NÚM. 11

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

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

ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión de la disposición final segunda por la que se modifica el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

JUSTIFICACIÓN

Al igual que en el caso anterior, las medidas adoptadas en esta disposición final no guardan ninguna relación con el objeto del Proyecto.

Es cierto que pretende abordar una cuestión sensible cual es la capacidad de auto financiación de algunos de los puertos de menor tamaño de España —así como los de Ceuta, Melilla, Baleares y Canarias—. Sin embargo, la cuestión con la relevancia que tiene debería ser sometida a un debate en profundidad con un análisis económico de la medida asegurándose de que servirá para solventar los problemas económicos de estas instituciones.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 14

Esta cuestión merece un debate en esencia que no se ha podido producir en la medida en que la mayoría parlamentaria ha incluido esta enmienda en el informe de la ponencia. Esto ha supuesto que el proyecto de Ley se vote necesariamente incluyendo esta cuestión.

Por ello, VOX considera que debe ser eliminada y, en su caso, tratada en un proceso legislativo *ad hoc*.

ENMIENDA NÚM. 12

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

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

ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión de la disposición final tercera por la que se modifica la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.

JUSTIFICACIÓN

Esta disposición final incorpora una cuestión sobre la explotación de áreas de servicio en carretera que exige un debate específico sobre la cuestión. En concreto, trata sobre la afectación de los fondos obtenidos por la explotación de esas áreas. Es evidente que esta cuestión puede tener un impacto económico sobre los concesionarios o explotadores de esas áreas.

Ese debate no se ha podido producir pues la mayoría parlamentaria ha incluido esta enmienda en el informe de la ponencia. Esto ha supuesto que el proyecto de Ley se vote necesariamente incluyendo esta cuestión.

Por ello, VOX considera que debe ser eliminada y, en su caso, tratada en un proceso legislativo *ad hoc*.

ENMIENDA NÚM. 13

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

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

ENMIENDA

De supresión.

Se propone la supresión de la disposición final cuarta por la que se modifica la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

JUSTIFICACIÓN

Esta disposición final incorpora una cuestión que impacta directamente sobre la reciente liberalización del sector ferroviario. Introduce una serie de restricciones y sanciones a los potenciales operadores de este sector liberalizado.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 15

Es evidente que esta cuestión es absolutamente esencial en la planificación estratégica de las infraestructuras nacionales. El proceso de liberalización ha sido intensamente debatido y todos sus extremos analizados. El impacto de una medida como esta puede ser sumamente relevante en ese proceso que aún no se ha consolidado. Es evidente que esta cuestión, por el impacto nacional que puede tener, debe ser debatida y analizada en profundidad.

Ese debate no se ha podido producir pues la mayoría parlamentaria ha incluido esta enmienda en el informe de la ponencia. Esto ha supuesto que el proyecto de Ley se vote necesariamente incluyendo esta cuestión.

Por ello, VOX considera que debe ser eliminada y, en su caso, tratada en un proceso legislativo *ad hoc*.

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula 2 enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de infracciones relativas al arrendamiento de vehículos con conductor y para luchar contra la morosidad en el ámbito del transporte de mercancías por carretera, así como normas para mejorar la gestión en el ámbito del transporte y las infraestructuras.

Palacio del Senado, 3 de septiembre de 2021.—El Portavoz, **Javier Ignacio Maroto Aranzábal**.

ENMIENDA NÚM. 14 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

Se propone la adición de una disposición adicional nueva, con el siguiente contenido:

«Disposición adicional nueva. Garantía del adecuado equilibrio entre la oferta de los servicios ofrecidos por la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y la del taxi.

Se garantizará el adecuado equilibrio entre la oferta de los servicios ofrecidos por la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y la del taxi, preservando la convivencia entre ambos sectores y las garantías al usuario y teniendo en cuenta, además, los diversos pronunciamientos de los Tribunales de Justicia en relación con determinadas limitaciones impuestas al servicio de vehículo de alquiler con conductor.

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 15 Del Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP)

El Grupo Parlamentario Popular en el Senado (GPP), al amparo de lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Senado, formula la siguiente enmienda a la **Disposición adicional nueva**.

ENMIENDA

De adición.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 16

Se propone la adición de una disposición adicional nueva, con el siguiente contenido:

«Disposición adicional nueva. Se modifica la disposición final vigésima octava de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, que quedaría redactada de la siguiente forma:

“Disposición final vigésima octava. Modificación de la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013.

Con efectos desde la entrada en vigor de esta Ley y vigencia indefinida se modifica la Ley 17/2012, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2013, de la siguiente forma:

Uno. Se da nueva redacción a los apartados dos a cuatro de la disposición adicional décima tercera, que quedan redactados como sigue:

‘Disposición adicional décima tercera. Subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.

[...]

Dos. El porcentaje de bonificación aplicable en los billetes de transporte marítimo, con vigencia indefinida, para los trayectos directos, ya sean de ida o de ida y vuelta, entre las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y las Ciudades de Ceuta y Melilla, respectivamente, y el resto del territorio nacional será del 75 por ciento de la tarifa del servicio regular de transporte, y en los viajes interinsulares será del 50 por ciento de dicha cuantía.

A estos efectos, se considera trayecto directo aquel que se realiza desde el puerto del punto de origen en los archipiélagos, Ceuta o Melilla, al de destino en el resto del territorio nacional y viceversa, sin escalas intermedias o, caso de haberlas, cuando no superen las doce horas de duración, salvo aquellas que vinieran impuestas por las necesidades técnicas del servicio o por razones de fuerza mayor.

Tres. El porcentaje de bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros, entre las Comunidades Autónomas de Canarias e Illes Balears y las Ciudades de Ceuta y Melilla, respectivamente, y el resto del territorio nacional será, con vigencia indefinida, del 75 por ciento de la tarifa del servicio regular de transporte por cada trayecto directo de ida o de ida y vuelta, y en los viajes interinsulares será, asimismo, del 75 por ciento de dicha cuantía.

A estos efectos, se considera trayecto directo de ida aquel que se realiza desde el aeropuerto o helipuerto del punto de origen en los archipiélagos, Ceuta o Melilla, al de destino final, distinto del anterior, en el territorio nacional y viceversa, sin escalas intermedias o con escalas, siempre que estas no superen las 12 horas de duración, salvo aquellas que vinieran impuestas por las necesidades técnicas del servicio o por razones de fuerza mayor.

A los efectos de esta bonificación, del importe de la tarifa del servicio regular de transporte se deducirá el importe correspondiente a las prestaciones patrimoniales públicas a que se refieren las letras d), e) y f) del artículo 68.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, con independencia de que hayan sido repercutidas o no al pasajero. A tal efecto, dichas prestaciones patrimoniales aparecerán desglosadas en la documentación justificativa de los cupones de vuelo.

Cuatro. La condición de residente en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla a los efectos de las bonificaciones reguladas en esta disposición se acreditará mediante el certificado de empadronamiento en vigor.

Reglamentariamente podrán establecerse otros medios para la acreditación de la condición de residente, en sustitución del previsto en este apartado o como adicionales de este.

Con independencia del medio utilizado para la comercialización de los billetes en los trayectos bonificados, no se solicitará al pasajero información sobre su condición de residente hasta la fase final del proceso de compra, justo antes de que, en el caso de residencia en los territorios no peninsulares, deba procederse a verificar el cumplimiento de dicho requisito para realizar el pago y emitir el billete.’

Dos. Se da nueva redacción al apartado seis de la disposición adicional décima tercera, que queda redactado como sigue:

Seis. Cuando el cumplimiento de los requisitos exigidos para ser beneficiario de estas subvenciones no pueda acreditarse a través de la Plataforma de Intermediación conforme a lo previsto en el apartado Cinco,

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 17

dichos requisitos se acreditarán por cualquiera de los medios previstos en la normativa de aplicación. A estos efectos, el certificado de empadronamiento se ajustará a lo previsto reglamentariamente en la normativa de desarrollo de estas bonificaciones.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando por incidencias técnicas sobrevenidas no haya podido acreditarse a través de la Plataforma de Intermediación el cumplimiento de los referidos requisitos en las 24 horas anteriores al inicio programado de un servicio regular de transporte marítimo, las compañías marítimas podrán optar, a su riesgo y ventura, por obtener la acreditación justificativa de beneficiario mediante consulta telemática realizada dentro de las 48 horas posteriores a la resolución de la incidencia.'»

JUSTIFICACIÓN

Desde el 1 de marzo de 2021, los descuentos para billetes de transporte marítimo no pueden pasar del 85 % del precio del billete, debido a una modificación recogida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

En esencia, esa nueva normativa viene a decir que cuando concurren los supuestos de acumulación de varias bonificaciones compatibles en un mismo trayecto, el porcentaje total aplicable no podrá exceder el 85 % de la tarifa del servicio regular del transporte. Teniendo en cuenta que el descuento de residente es del 75 % en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, las familias numerosas de categoría general perderían el 20 % adicional que se les venía aplicando y que ahora verán recortado a la mitad (10 %). O sea, pasan de pagar un 5 % del precio del billete, a pagar un 15 %.

De la misma forma, a las Familias Numerosas de Régimen Especial no les será de aplicación el 50 % adicional que antes se acumulaba al descuento de residente, con lo cual este tipo de familias veía reducido el costo de su viaje al costo del vehículo. Estamos hablando por tanto de que la nueva normativa está encareciendo los billetes de barco al menos a unas 42.000 familias numerosas extrapeninsulares de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla (dato orientativo de 2020), eso sin tener en cuenta incremento de precios que aplican por su cuenta las compañías navieras.

Dada la actual situación social y económica de nuestro país y en aras de incentivar el turismo nacional como motor económico, el Grupo Parlamentario Popular presenta esta enmienda de adición instando así al Gobierno a que ejerza las modificaciones legales oportunas para revertir lo dispuesto en los PGE 2021, de forma que puedan ser acumulativos los descuentos al transporte marítimo en el caso de familias numerosas extrapeninsulares.



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 18

VI. ADMINISTRACIÓN DEL SENADO

PERSONAL EVENTUAL

Personal eventual adscrito a la Secretaría Segunda del Senado.
(523/000007)

CESES

En virtud de lo dispuesto en el artículo 2.2 del Estatuto del Personal de las Cortes Generales, el Excmo. Sr. Presidente del Senado ha dispuesto el cese de D.^a Miren Elitxabet Huegun Arruabarrena, con efectos del día 5 de septiembre de 2021, como personal eventual del Senado adscrita a la Secretaría Segunda, en el cargo de Secretaria «A», al producirse la reincorporación de D.^a Miriam Olivares Echevarria, a la que aquella venía sustituyendo durante su período de baja por incapacidad temporal, descanso por maternidad, período de lactancia y vacaciones anuales reglamentarias.

Lo que se publica para general conocimiento.

Palacio del Senado, 3 de septiembre de 2021.—P.D., **Manuel Cavero Gómez**, Letrado Mayor del Senado.



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

SENADO

XIV LEGISLATURA

Núm. 223

7 de septiembre de 2021

Pág. 19

VI. ADMINISTRACIÓN DEL SENADO

PERSONAL EVENTUAL

Personal eventual adscrito a la Secretaría Segunda del Senado.
(523/000007)

NOMBRAMIENTOS

En virtud de lo dispuesto en el artículo 2 del Estatuto del Personal de las Cortes Generales y a propuesta del Excmo. Sr. D. Imanol Landa Jáuregui, el Excmo. Sr. Presidente del Senado ha resuelto nombrar a D.^a Miren Elitxabet Huegun Arruabarrena como personal eventual del Senado adscrita a la Secretaría Segunda, en el cargo de Secretaria «B», con efectos del día 6 de septiembre de 2021, para sustituir a D. Íñigo Alberdi Sardui durante el periodo de permiso por paternidad.

Lo que se publica para general conocimiento.

Palacio del Senado, 3 de septiembre de 2021.—P.D., **Manuel Cavero Gómez**, Letrado Mayor del Senado.