



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA TERRITORIAL, MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA Y AGUA

Año 2014

VIII Legislatura

Número 24

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 17 DE NOVIEMBRE DE 2014

ORDEN DEL DÍA

I. Enmiendas al articulado formuladas a la Proposición de ley reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y aprobación, en su caso, del dictamen.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 11 horas y 20 minutos.

I. Enmiendas al articulado formuladas a la Proposición de ley reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y aprobación, en su caso, del dictamen.

El señor [Pujante Diekmann](#) defiende las enmiendas del G.P. Mixto 543

El señor [López Pagán](#) defiende las enmiendas del G.P. Socialista 545

El señor [Luengo Gallego](#) defiende la enmienda del G.P. Popular e interviene en el turno en contra. 548

En el turno de fijación de posiciones, intervienen:

El señor [López Pagán](#) 551

El señor [Pujante Diekmann](#) 552

El señor [Luengo Gallego](#) 553

Se someten a [votación](#) las enmiendas debatidas 554

Se someten a [votación](#) la exposición de motivos, el título, el articulado, las disposiciones transitorias y la disposición final 554

Se levanta la sesión a las 12 horas y 35 minutos.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Buenos días, señorías.

Vamos a iniciar la Comisión de Política Territorial, Medio Ambiente, Agricultura y Agua con el siguiente orden del día: aprobación del acta de la sesión anterior, número 23, de 16 de septiembre de 2014. ¿Se aprueba? De acuerdo.

Punto segundo: [debate y votación de las enmiendas al articulado formuladas a la Proposición de ley reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y aprobación, en su caso, del correspondiente dictamen.](#)

Para la defensa de las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Mixto, señor Pujante, tiene quince minutos.

Tiene la palabra.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, señora presidenta.

Intentaré no agotar, y no creo que agote, los quince minutos que tengo para la presentación de las enmiendas.

Las enmiendas lo que pretenden de alguna forma es enriquecer y completar la proposición que presenta el Grupo Parlamentario Popular para la regulación, la tan ansiada regulación del taxi. Así nos hicieron saber los distintos sectores del taxi, la necesidad de una regulación, que llega, llega al final del mandato, y llega teniendo en cuenta las necesidades, planteamientos, propuestas de un sector del taxi. Bien es cierto que el sector mayoritario, pero nosotros entendemos también que algunas de las cuestiones, incluso planteadas por parte del sector mayoritario que no han sido contempladas en la proposición de ley, pues deben ser incluidas, y también se debe tener en cuenta a otro sector minoritario, pero también significativo, que tiene que ver con los asalariados del sector del taxi, con el fin de que se pueda tener una ley del taxi que sea una ley de todos, de todo el sector del taxi, y que sirva para dar satisfacción a las inquietudes y necesidades que todo el sector del taxi tiene, y que no sea exclusivamente una ley de parte, aunque sea de la parte mayoritaria. Y por otro lado, que tenga en cuenta propuestas que son comunes y que están de acuerdo todos los que componen el sector del taxi, y que necesitan también de una mayor implicación y compromiso por parte de la Administración regional.

Y en este sentido van las enmiendas. La 16.084 lo que plantea es que se fomente el uso de vehículos que respeten el medio ambiente, que posibiliten su reciclado, que utilicen combustibles alternativos, los vehículos híbridos o cualesquiera otros que reduzcan las emisiones de CO₂, los vehículos eléctricos se puede sobreentender, pero no se dice de forma explícita. Y sobre todo teniendo en cuenta que hay una tendencia cada vez mayor en el mundo de restricción del tráfico rodado en el centro de las ciudades como consecuencia de la contaminación, que se está planteando en Roma, en Londres, en distintas ciudades europeas se plantean ese tipo de restricciones, y lo que nosotros entendemos, y ahí tienen un campo importante los vehículos de estas características, y concretamente los taxis. Yo creo que es importante tener en cuenta esa cuestión.

Otra enmienda que planteamos es la 16.085, con el fin de que se dé una racionalización del número de licencias en función de criterios objetivos. Planteamos la adición al artículo 6.2 de lo siguiente: “Para ello se tendrá en cuenta a todas las asociaciones del sector, a las asociaciones de consumidores y usuarios. Asimismo, y de conformidad con los criterios establecidos en el apartado anterior, el 6.1, para la determinación del número máximo de licencias, los ayuntamientos deberán establecer una ratio de taxi por habitante”, es decir, que haya un criterio objetivo en la concesión de

licencias y no un criterio arbitrario. Yo creo que establecer una ratio de taxi por habitante sería un criterio sin duda alguna objetivo, y además que se tenga en cuenta a todas las asociaciones y también a los consumidores y usuarios, que tienen mucho que decir en esta cuestión.

En la 16.086 es también una enmienda de adición, en la que planteamos que en cualquier caso será criterio preferente en toda convocatoria la antigüedad de los asalariados del sector en los términos establecidos en el Real Decreto 763/79. ¿Por qué planteamos esto? Porque pretendemos dar preferencia a los asalariados del sector por razones de justicia material hacia los mismos, así como la mejor prestación del servicio para los usuarios que se deriva de la experiencia de estos. Por tanto, la experiencia, la antigüedad que sea un criterio a tener en cuenta. No es lo mismo una persona que tenga una experiencia dilatada en el manejo, en el uso del taxi, que una persona recién llegada.

Al artículo 9, la enmienda 16.087, enmienda de modificación, planteamos la modificación en el siguiente sentido, con el fin de garantizar la profesionalización del sector: “Las personas titulares de la licencia deben tener plena y exclusiva dedicación a la actividad del taxi, salvo las excepciones que puedan derivarse de la escasa población de los municipios en los que se deba prestar el servicio.” Es decir, un municipio pequeño y el taxi funciona, en fin, menor tiempo, pues entonces sí que se puede compatibilizar, pero por norma general entendemos que se debe garantizar la dedicación exclusiva.

En la 16.088 planteamos sustituir el primer párrafo del artículo 10.4 con la siguiente previsión: “Si no han transcurrido al menos cinco años desde la adquisición del transmitente de la condición de titular de la licencia de taxi y de la autorización interurbana de taxi.” Planteamos al menos cinco años, en la proposición de ley se plantean dos años. Lo que pretendemos es que se evite la especulación con las licencias de taxi y se produzcan transmisiones inmediatas al cabo de dos años, con el fin de garantizar también la profesionalización del sector y evitar la especulación con las licencias de taxis, planteamos esa medida, que consideramos más garantista, de al menos cinco años de posesión de una licencia, antes de que esta pueda ser transmitida.

La 16.089 es una enmienda de adición, para evitar también la arbitrariedad. Planteamos que “Las revocaciones planteadas en este artículo exigirán audiencia de los interesados y a las asociaciones del sector y de usuarios del mismo”.

El artículo 12.3 habla de la revocación, el artículo 12.4 habla de la extinción, y consideramos que en la revocación se plantee una revocación que esté argumentada racionalmente por parte del ayuntamiento, que debe al menos darle audiencia a los interesados, a los taxistas afectados, a las asociaciones del sector y también de usuarios del mismo.

Sobre el particular me ha planteado el Grupo Parlamentario Popular una transacción formal, que ahora cuando la explique no tendré inconveniente en apoyar, porque aunque sea en otro artículo al fin y a la postre se sustanciaría esa idea.

Y por último, en la 16.090, con el fin de garantizar la participación de los colectivos sociales afectados por la norma, planteamos una sustitución del punto final del artículo 22.1, poner una coma y añadir la siguiente previsión: “previa consulta con la asociaciones más representativas de personas con movilidad reducida”. Garantizar que en este caso concreto, y como esto tiene que ver con lo que se conoce como eurotaxi, que son vehículos adaptados precisamente a personas discapacitadas que tienen movilidad reducida, cualquier modificación o cambio que se pueda hacer se tenga en cuenta a estas asociaciones.

Estas son las enmiendas que hemos presentado, con el fin de mejorar la norma o la propuesta de norma propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, y con el fin de dar satisfacción a las inquietudes que el sector de manera general plantea, y que una parte del sector que no ha sido consultado, entendemos que también se tiene que tener en cuenta.

Nada más y muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Gracias, señor Pujante.

Para la defensa de las enmiendas formuladas por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor López Pagán, por un tiempo de quince minutos.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, señora presidenta.

Las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista a esta proposición de ley tienen una relación directa con el discurso que el otro día hicimos en el debate a la totalidad. En primer lugar, lo que entenderíamos debía haber sido una ley presentada por el Gobierno, no con tanta prisa, y desde luego creemos que con mayores previsiones en materia de planificación e intervención de la Comunidad Autónoma, y efectivamente incluyendo en la ley a todos. La ley debe ser sensible, entendemos, a todo el sector, a los ciudadanos, pero, insistimos, no dejar situaciones discriminatorias, que se pueden dar en este momento además de crisis especialmente complicado.

La primera de las enmiendas, la 16.092, la modificación del artículo 1 de la ley, en donde se establece su objeto, que, digamos, modificamos para hacer referencia a la mención de vehículos de turismo en general, para incluir, aunque sea de forma implícita, esa tradicional distinción entre autotaxis y los autoturismos, en definitiva los autotaxis como vehículos de turismo que cuentan con un taxímetro, y los autoturismos que no contarían con ese taxímetro, pero que también están prestando servicio con su correspondiente licencia, además de que hemos planteado una redacción más simple que la que la proposición de ley establece. Además, esta modificación estaría en conexión con el artículo 2, que hemos también, digamos, modificado mediante enmienda, pero que la propia proposición de ley establece unas definiciones sobre qué se entiende por vehículos de turismo, qué son servicios de taxi, qué son servicios urbanos, interurbanos, en definitiva, creemos que el artículo 1 puede quedar mejor redactado de esta manera, como hemos planteado.

Respecto a la enmienda 16.093, consignar un error mecanográfico en la petición de modificación, el artículo 2.a), en donde habla de vehículos de turismo, los vehículos automóviles concebidos para el transporte de viajeros no es “son”, es “con”, en este caso “con una capacidad de igual o inferior a cinco plazas”. En la proposición de ley se establecen siete. Nosotros creemos que con esta modificación se atiende a lo que ocurre hoy habitualmente, pero con la conexión que ahora comentaremos con el artículo 5.6, que modificaríamos, en el que estableceríamos excepcionalmente, y teniendo en cuenta lo que creemos que debe ser tenido en cuenta, la planificación de cada lugar, una posibilidad de ampliación de que esos servicios se presten por automóviles de turismo de hasta nueve plazas, es decir, no limitaríamos el que efectivamente se pueda prestar por turismo de mayor capacidad, pero manteniendo en principio como base el que sean cinco, incluida la persona que lo conduce.

También incluiríamos en la enmienda 16.094, en la que modificamos una cuestión de estilo en el artículo 2.b), donde habla la proposición de ley de transporte público y discrecional de personas viajeras, nos parece que es “el transporte público y discrecional de viajeros, sujeto a la tarifa correspondiente, realizado en vehículos de turismo que dispondrán del signo distintivo de taxi y de los oportunos títulos habilitantes para la prestación del servicio.” Nos parece reiterativo hablar de por cuenta ajena, puesto que es un servicio público que insta al ciudadano, y por tanto se trata de una simplificación, y una cuestión de estilo en esa parte de hablar de personas viajeras y hablar de viajeros.

En el artículo 3, la enmienda 16.095, también modificamos una redacción que hemos podido obtener de otra legislación comparada que nos parece más sencilla, más simple. Creemos que contiene los mismos elementos que nos plantea la proposición de ley con una redacción más extensa. Es cierto que introducimos en el punto 3.b) de esta enmienda un principio general que sería el equilibrio

económico de la actividad y la suficiencia del mismo, hablando de la limitación del número de autorizaciones de la actividad y el establecimiento de tarifas obligatorias, un elemento más de intervención del ámbito de planificación administrativo que creemos que puede ser interesante, pero que tiene como objeto su simplificación.

En la enmienda 16.096, añadimos al artículo 5, que habla de títulos habilitantes, un punto 5, un nuevo punto, en el que conectaríamos con la modificación del artículo anterior que mencionábamos sobre las plazas. Con carácter general entendemos que sí procede en este título concreto y en ese artículo que habla de títulos habilitantes, hablar de la norma general, y es las cinco plazas, incluida la del conductor. Este es un artículo que habla de las autorizaciones, como digo, conectado con el punto 6 para que sean ampliadas hasta nueve. Efectivamente, es la enmienda 16.097, que sería introducir al artículo 5 un punto 6 en el que planteamos que en aquellos casos que se justifique suficientemente que la demanda de transporte no se encuentra atendida debidamente con los servicios de transporte regular y discrecional existentes, planteamos la autorización del transporte interurbano podrá otorgarse con o para vehículos de capacidad superior a cinco plazas con el límite de nueve incluido el conductor, es decir, dejamos un margen pasando de las básicas cinco plazas incluido el conductor a la posibilidad de que en cada territorio, pero contando con la planificación del municipio, las necesidades del mismo, se puedan ampliar a vehículos hasta nueve plazas. Esto corresponde a algunos planteamientos que hemos podido también escuchar de los propios profesionales y de la legislación comparada en otras comunidades autónomas.

En la enmienda 16.098 añadimos en el artículo 6.1 un planteamiento amplio de los criterios que se deben tener en cuenta, entendemos, para el otorgamiento o modificación de la licencia de taxis. Creemos que es más explícito que el artículo 6 que establece la proposición de ley, y creemos que establece algunas cuestiones que deben ser tenidas en cuenta necesariamente: la demanda del servicio del ámbito territorial, el nivel de oferta del servicio de taxis en ese ámbito (en este caso el municipio), las actividades comerciales, industriales y turísticas o de otro tipo que se realizan en cada municipio y que pueden generar una demanda del servicio de taxi. Hay ejemplos en la Región de Murcia de municipios que pueden precisar, por la confluencia de una zona de negocios, de este servicio. Probablemente esa es una decisión que el municipio tomará basándose en criterios de este nivel, pero creemos que especificarlos en la ley no genera ningún problema, a mayor abundamiento establece algunos criterios, como digo, como decimos, que pueden ser interesantes (las propias infraestructuras del servicio público del ámbito territorial, el nivel de cobertura de otros medios de transporte...). En definitiva, creemos que es una forma de precisar algo más cómo se determina el número de licencias de taxi, aunque sea con carácter orientativo.

La enmienda 16.099 modifica y concreta algunos requisitos que creemos que son indispensables como base, es una modificación de estilo también, en la que hablamos siempre de la necesidad y conveniencia del servicio y de la caracterización de la oferta y demanda en el ámbito territorial. También añadimos la rentabilidad suficiente de la explotación del mismo, como digo, añadido al 6.2, en donde se reiteran al menos dos de las condiciones que el 6.1 establece a tener en cuenta, pero creemos que esas dos en concreto, perdón, esas tres en concreto deben ser siempre tenidas en cuenta.

La enmienda 16.100 es sobre el artículo 8, en donde añadiríamos un párrafo nuevo, un 5, un apartado o un punto 5. Siendo este el artículo en el que hablamos de cómo se otorgan las licencias, la introducción del nuevo sistema de concurso público, creemos que siendo, como digo, ese el artículo en donde se establece un marco previo, y en la línea de haber escuchado a los profesionales que han acudido a hablar con el Grupo Parlamentario Socialista -fundamentalmente conductores o conductoras asalariados que prestan ya un servicio profesional de varios años-, entendemos que se establezca una reserva de un 50 % de las plazas que se convoquen en ese concurso para estas personas, que además entendemos que es complementario a la enmienda que introduce Izquierda Unida respecto al criterio de antigüedad, pero en este caso vamos un poco más allá, y creemos que introducir este

elemento en los concursos públicos daría mayor seguridad a las personas que están afectadas también, mayoritarias, en este caso minoritarias también, pero que deben ser tenidas en cuenta. Creemos que es una buena forma de, digamos, modificar y atenuar lo que podrían ser unos efectos excesivamente discriminatorios para estas personas, estos profesionales que, asalariados o titulares, llevan mucho tiempo prestando el servicio de taxi.

El artículo 10.4, la enmienda 16.101, efectivamente coincidiríamos con Izquierda Unida, el 10.4.a), en donde creemos que debe mantenerse el tiempo de cinco años, digamos, como plazo para que no se produzca una transmisión de la licencia. Es una cuestión además recogida en el resto de la legislación comparada y creemos que si la ley también tiene como objetivo, la proposición de ley tiene como objetivo evitar especulación y que este servicio se centre precisamente en la prestación del mejor servicio y que nadie pueda, digamos, jugar con una posibilidad como es la de trabajar en un taxi, pues creemos que un tiempo de estabilidad en ese servicio de cinco años es un tiempo razonable para mantenerlo, como existe en la mayoría de la legislación en este sentido.

La enmienda 16.102 modifica el artículo 12, concretamente su punto cuarto, donde habla de la extinción de la licencia de taxi, creemos que es una modificación necesaria establecer un mandato para que la ley así aprobada establezca un procedimiento al efecto para estas cuestiones. Entendemos que siempre con audiencia del afectado, pero creemos que debe haber una reglamentación a este nivel y que no quede, digamos, al albur de cada municipio la forma de realizar un acto de revocación de la licencia. Creemos que el resto del artículo tal y como queda parece correcto mientras no haya otra legislación, en definitiva la prohibición de la transmisión de la licencia de taxi mientras se tramita el procedimiento, pero que tiene que existir un procedimiento para las causas de los apartados 2 y 3 por seguridad jurídica fundamentalmente.

Y la enmienda 16.103, el artículo 14 modificaríamos el punto primero en donde fundamentalmente creemos que la legislación, tal y como está establecida en la proposición de ley, tal y como establece, está dejando a los ayuntamientos la decisión de si el taxi puede tener un asalariado, según la literalidad, siempre que así lo establezcan los ayuntamientos. A nosotros nos parece que en la línea de intentar modificar esos criterios para no afectar a ese sector minoritario, pero que son muchas familias, se pudiera establecer con carácter básico, con carácter primario que el servicio se preste personalmente o mediante la contratación de un conductor asalariado hasta el máximo de uno, porque sería dos por esa licencia incluido el propio titular de la licencia. En definitiva, lo que en la proposición de ley debe establecer como con carácter básico sería este, el conductor con el titular de la licencia y el asalariado. Si el ayuntamiento luego tiene un criterio de soltar un mayor ámbito de asalariados, en definitiva porque las circunstancias del servicio lo permiten y la demanda lo permite, ya quedaría en manos del ayuntamiento esa discrecionalidad, pero a nosotros nos parece que si la ley establece ese punto de partida se puede atenuar el efecto sobre los asalariados, que nos parece que es interesante.

Añadimos en todo caso, precisamente porque creemos que debe haber una intervención de la Administración, que la propia Administración, las entidades, sean las que fijen las condiciones para garantizar el régimen de explotación de las licencias y atender adecuadamente a los usuarios. En definitiva, no se trata de abrir de forma discrecional que haya más o menos licencias ni más o menos asalariados, será que dentro del marco de la planificación de la Administración que tengamos, pues tengan también los profesionales ese margen, ese margen básico que nos parecería justo.

Y por último, la enmienda 16.104. Solicitamos la modificación del artículo 22.1, es una cuestión de estilo, pero creemos que sería necesario modificar la redacción en el sentido de que la redacción de la proposición de ley nos habla de “Los ayuntamientos habrán de establecer las medidas oportunas para que se garantice”; nosotros creemos que lo que debe decir este artículo que habla de taxis adaptados y de accesibilidad es que “Los ayuntamientos deberán garantizar” de forma expresa, “deberán garantizar”, por tanto no “habrán de” sino “deberán garantizar”, cumplir por tanto que en el término

municipal existan estos taxis adaptados para transportar a personas usuarias con movilidad reducida y en silla de ruedas; en definitiva, simplemente modificar esa parte inicial de la redacción, que nos parece que es más clara.

Muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Gracias, señor López Pagán.

Bien, turno en contra del Grupo Parlamentario Popular a las enmiendas formuladas por los grupos Socialista y Mixto, y en defensa de su enmienda.

Tiene la palabra el señor Luengo Gallego.

SR. LUENGO GALLEGO:

Muchísimas gracias, señora presidenta.

Saludar a todas sus señorías. Es para este diputado un placer estar debatiendo estas enmiendas en la que es la primera ley del taxi de esta región, con lo cual, después de treinta y cinco años sin ley, no podemos decir que traemos esta ley con prisas y a lo loco; entonces, bueno, creo que prisas, prisas...

Bien, me ha agradado escuchar al señor Pujante decir que era una regulación ansiada por el sector. Efectivamente, era una regulación ansiada y por eso estamos aquí y por eso ha sido una prioridad.

Vamos a empezar a discutir estas mociones que, como ya le dije en el debate del miércoles pasado, la intención de este Grupo Parlamentario Popular es llegar al máximo consenso y enriquecer la ley con sus propuestas, y así creo que va a ser.

Con respecto a la enmienda que plantea el Grupo Mixto, la 16.084, estamos totalmente en consonancia con lo que usted habla para la protección del medio ambiente y tratar de regular mecanismos en la ley para fomentar coches híbridos o cualesquiera otros que reduzcan las emisiones de CO₂, por eso vamos a votar a favor esta enmienda.

Con respecto a la enmienda 16.085, decirles que no, que no vamos a votar a favor de esta enmienda porque no es lo que esperamos de esta ley. Nosotros estamos convencidos de que los ayuntamientos, y este argumento va a valer también para otras enmiendas que iré repitiendo, estamos convencidos de que serán absolutamente capaces de saber dimensionar, en coordinación con esas asociaciones, con los usuarios y con el tejido social de los municipios, cuál es el servicio al público que quieren dar.

Respecto a la enmienda 16.086, tampoco la podemos aprobar. También creemos que es una enmienda intervencionista y creemos que los ayuntamientos, como le decía antes, van a ser capaces de dimensionar sus servicios.

Con respecto a la 16.087, no la podemos aprobar, pero creo que es que dice lo mismo que el artículo 9 de la ley. El artículo 9 de la ley dice: “Los ayuntamientos podrán establecer que la persona titular de la licencia tenga plena y exclusiva dedicación a la actividad del taxi”. Yo creo que eso es lo mismo que dicen ustedes en su enmienda: “Los ayuntamientos podrán o no establecer que la persona titular de la licencia tenga plena y exclusiva dedicación”. Entonces creemos que no es interesante modificar el texto del artículo 9 porque viene a decir lo mismo.

La 16.088 tampoco vemos adecuada su argumentación, la profesionalización del sector. Creemos que está bien como viene redactado en el artículo 10.4 de la ley, así que no creemos conveniente cambiar ese artículo.

Con respecto a la enmienda 16.089, sí le quiero plantear esa transacción que usted comentaba antes, que le proponía antes de empezar la sesión, y quedaría de la siguiente manera: sería una en-

mienda de adición, pero al artículo 12.4, que diría “Los ayuntamientos arbitrarán el procedimiento para la extinción...”, y añadimos “o revocación”, “... de las licencias de taxi, en el cual habrá de quedar garantizada en todo caso la audiencia a personas interesadas y a las asociaciones del sector y de usuarios del mismo”. Así quedaría ese punto 12.4 si ustedes lo tienen a bien.

La enmienda 16...

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Perdone, ¿es tan amable de volver a repetirlo, por favor?

SR. LUENGO GALLEGO:

Por supuesto, claro que sí.

Sería el artículo 12.4, diría lo siguiente: “Los ayuntamientos arbitrarán el procedimiento para la extinción o revocación de las licencias de taxi, en el cual habrá de quedar garantizada en todo caso la audiencia a las personas interesadas y a las asociaciones del sector y de usuarios del mismo”.

Y por último, la última enmienda del Grupo Mixto, Izquierda Unida, decirle que sí, que también vamos a aprobar esta enmienda, que es una enmienda de adición que sustituye el artículo 22.1 y queda “previa consulta con las asociaciones más representativas de personas con movilidad reducida”. Estamos de acuerdo con esa apreciación y creemos que enriquece también la ley en ese sentido.

Así que esas son las consideraciones que tenemos que tener con respecto a las enmiendas del Grupo Mixto, Izquierda Unida.

Y pasamos al debate de las enmiendas del Partido Socialista, comenzando con la 16.092. Bien, es otra forma de decir lo mismo, entonces no tenemos ninguna objeción y vamos a apoyar su enmienda.

Aunque sí que quiero decir que con respecto a la justificación, que es exactamente igual en todas las enmiendas que usted ha presentado, no estamos de acuerdo con la justificación, ustedes hablan de equilibrio económico de la actividad y esto no es una concesión de la Comunidad Autónoma como puede ser líneas de transporte público de autobuses que tienen la concesión, y por lo tanto sí que habría equilibrio económico, esto es un servicio al público y no un servicio público, con lo cual el equilibrio económico de la actividad no es cosa de la Comunidad Autónoma. Sin embargo, lo que sí tratamos es de que los ayuntamientos sean capaces de dimensionar cuál es el servicio, qué servicio de taxi pueden absorber, pero desde luego no es una concesión que haga la Comunidad Autónoma a una empresa para gestionar esa línea.

Así que, bueno, esa explicación sirve para todas porque usted ha hecho la misma justificación para todas las enmiendas.

Con respecto a la siguiente, 16.093, bueno, no estamos de acuerdo. Vamos a votar en contra porque nosotros consideramos que esa posibilidad de siete plazas es interesante, esas siete plazas sí y nueve no, nueve consideramos que podría incluso ir en contra de esa tutela que sí tienen las concesiones de líneas regulares, por ejemplo por tener esa gran capacidad de nueve usuarios. Sin embargo, siete sí consideramos que una familia con tres niños podría tener un servicio de taxi, mientras que hasta ahora tendrían que venir dos taxis a por esa familia por ejemplo, a por esos cinco usuarios. Por eso creemos que esas siete plazas, bueno, es un servicio más que puede tener los usuarios y lo consideramos interesante pero no más.

Con respecto a la 16.094 decía usted que era cuestión de estilo. Bueno, pues si es cuestión de estilo estamos de acuerdo, estamos de acuerdo porque al fin y al cabo lo que dice son unas tarifas que son de máximos, así que, bueno, estamos de acuerdo con lo que ustedes proponen, vamos a votar a favor de esa enmienda.

Con respecto a la 16.095, dice usted que ha repetido en distintas ocasiones que es un elemento más de intervención; nosotros consideramos que todo lo contrario, nosotros queremos dejar a los ayuntamientos porque los creemos suficientemente capacitados para saber cuál es la idiosincrasia de sus municipios, las infraestructuras o los focos de negocio que puede haber para que el sector del taxi tenga más o menos volumen de servicios, entonces no vamos a apoyar esa enmienda.

Y, bueno, esta argumentación del número de plazas ya se la he dado antes, con lo cual la 16.096 no la vamos a apoyar.

Y también la 16.097, que habla también del límite máximo de nueve plazas, decía que iba un poco en contra de algunas de las líneas regulares que tiene la Comunidad Autónoma de autobuses, podríamos hablar de desequilibrio económico precisamente donde hay en ocasiones líneas que se están manteniendo con menos de nueve usuarios, con lo cual creemos que esto entraría en competencia directa con esas líneas que sí tutela la Comunidad Autónoma, así que no la apoyaremos.

La 16.098 habla otra vez de esos sistemas intervencionistas. Las ratios serán cosas de los ayuntamientos, los ayuntamientos, de las asociaciones y del tejido social del municipio, que sabrán dimensionar sin duda lo que ya le he argumentado a lo largo de este debate.

La 16.099, donde usted habla también de garantizar la rentabilidad suficiente de la explotación del servicio, esto no es una concesión, como he dicho, en numerosas ocasiones ya, entonces eso no es algo que tenga que articular la ley.

La 16.100. Creemos que ya queda suficientemente garantizado que se puntuará la antigüedad, y eso viene así en el artículo 8 de la ley, con lo cual no creemos que haya que hacer esos cupos de los que ustedes hablan del 50 % de plazas porque ya viene recogido en la ley que pueden ser valorados en ese concurso público al que puede optar cualquier ciudadano, esto es algo interesante, y es que cualquier ciudadano podrá optar a una licencia de taxi de una manera clara y objetiva con un concurso público, ahí sí se puede primar la experiencia y la antigüedad, viene recogido en el artículo 8 de la ley, con lo cual creemos que ya está suficientemente contemplado el tema de la antigüedad.

La 16.101 tampoco la vamos a aprobar, porque creemos que si queremos ver en la ley que se proteja a los asalariados, también lo consideramos en tanto en cuanto no hay exclusividad del señor que tiene la licencia del taxi, porque si los ayuntamientos así lo deciden siempre habrá un asalariado adscrito a la licencia.

La 16.102 tampoco la vemos porque nosotros lo que queremos con esta ley es que sean los ayuntamientos los que en el plazo de un año hagan sus ordenanzas municipales y sean capaces de regular este servicio al público, como decía antes.

La 16.103 efectivamente, como ya le he dicho en anteriores ocasiones, esta ley va totalmente en esa dirección y además esta ley hay que recordar también que está consensuada con la inmensa mayoría del sector. Es verdad que hay una parte pequeña que también hay que decirlo, y no por eso no han sido escuchados, porque sí lo han sido, otra cosa es que se haya incluido lo que ellos querían o no, pero eso no quiere decir que no se le haya escuchado, porque además han tenido oportunidad de debatir no solo con los demás representantes del sector en numerosas ocasiones sino en la Mesa del Taxi del Ayuntamiento de Murcia. Yo le quiero repetir que esto es una ley autonómica y que estos sectores en cada uno de los ayuntamientos tendrán que tener esa capacidad de negociación para que los ayuntamientos entiendan cuál es la idiosincrasia de ese servicio en ese determinado ayuntamiento, entonces esta enmienda 16.103 tampoco la podemos aprobar.

Sin embargo, la 16.104 sí que la vamos a apoyar. Creemos que esto enriquece la ley y, como verá, esta es la segunda enmienda en la que usted hablaba de que solo era cuestión de estilo, así que en cuestiones de estilo estamos al 100 % con ustedes.

La 16.084 también la vamos a aprobar, estamos en consonancia con esa propuesta... Ay, perdón, esta ya... me he pasado ya a Izquierda Unida, hemos terminado con el Partido Socialista, ya decía yo que le estaba aprobando alguna de más.

Así que, nada, estos son los planteamientos del Partido Popular. Creo que nosotros hemos hecho un esfuerzo que sin duda para ustedes no será suficiente... Ah, perdón, y la mía. Pero, bueno, yo creo que sí puede ser suficiente, saben que hemos hecho un esfuerzo por tratar de aprobar algunas de sus enmiendas y creo que las que se aportan enriquecen la ley.

La nuestra es ni más ni menos una enmienda que lo que pretende es adelantar la aprobación definitiva de la ley. La presente ley entrará en vigor en lugar de que entre el 1 de enero “a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia”.

Muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Gracias, señor Luengo.

Bien, tienen un turno de tres minutos cada uno de los grupos para fijación de posiciones.

Tiene la palabra el señor López.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Gracias, presidenta.

Bien, respecto de las enmiendas del grupo de Izquierda Unida-Verdes, del Grupo Mixto, las vamos a aprobar todas. Parece que incluso algunas de ellas complementan muy bien las nuestras y las suyas, el espíritu de lo que queríamos modificar en la ley.

Respecto de la enmienda que presenta el Partido Popular, vamos a votar en contra porque esto ya lo podían ustedes haber pensado antes. Creo que ese era bueno, el texto anterior, porque establecía un plazo hasta enero de 2015 por aquello de que esta ley, tal y como va a ser aprobada, puede generar algunas situaciones difíciles para las personas que prestan el servicio y por tanto nos parecía que esta ley necesitaba un margen para su entrada en vigor. La proposición de ley establecía 1 de enero de 2015, ahora son veinte días, es una buena forma de que esto no lo hubiéramos enmendado nosotros, lógicamente, así que nos parece mal, nos parece una enmienda que no hace más que al final ir al dictado de los que mandan en la ley.

Bueno, respecto de las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista y de alguna de las cuestiones que hemos escuchado, sí, sí, nosotros apostamos por la intervención de lo público, apostamos por la intervención de la Comunidad Autónoma, una intervención mayor. No se trata de que no respetemos la autonomía local ni que pretendamos o entendamos que los ayuntamientos no van a ser capaces de saber cuál es su idiosincrasia, como decía el señor Luengo, de las necesidades de transporte público, pero es que estamos haciendo una ley regional, y si la ley regional tiene algún contenido debe ser el contenido de marcar un esquema, de marcar un ámbito en el que hagamos algo más que decirles ya lo que están haciendo, esa es la diferencia entre ustedes y nosotros. Intervención porque creemos que para eso estamos haciendo una ley regional, porque si es una ley regional al efecto para acomodar más el negocio de los profesionales, pues no nos parece suficiente, hay que acomodar el negocio de los profesionales, de los usuarios y de las condiciones del servicio público de transporte en general, que no se trata de equilibrio económico concesional, se trata del equilibrio económico de una actividad que se realiza por cuenta ajena en donde interviene el profesional e intervienen los ciudadanos, y además la Administración tiene que ser capaz de intervenir, para eso establece las tarifas, en ese equilibrio económico entre el ciudadano y los profesionales, claro, que interviene y no es una concesión pero, efectivamente, sí que podemos hablar perfectamente de rentabilidad y de equilibrio económico en esos términos.

En todo caso, el esfuerzo ha sido pequeño, no hemos visto un esfuerzo excesivo en el Grupo Parlamentario Popular y las enmiendas aprobadas no, no son... una es cuestión de estilo y otra es

cuestión de fondo, que es la de la accesibilidad, en donde hablar de “habrán” es no comprometernos. Bueno, pues nos alegramos de que ese por lo menos sí sea un compromiso con los que tienen dificultades y tienen falta de capacidad, que tienen en definitiva alguna discapacidad que les permite acceder al transporte público.

Muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Gracias, señor Pagán.

Tiene la palabra el señor Pujante, por el Grupo Mixto.

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Muchas gracias, señora presidenta.

Bien, en primer lugar me posiciono favorablemente con las enmiendas que presenta el Grupo Parlamentario Socialista.

Con respecto a la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, precisamente la justificación que plantea para modificar la fecha de entrada en vigor, de mayor garantía y seguridad jurídica, es lo contrario de lo que se pretende. Precisamente para que haya mayor garantía y seguridad jurídica lo que hay que plantear es un plazo mayor para que se puedan subsanar todos los errores o dificultades que pueda haber y permitir la suficiente adaptación, por tanto no entiendo el argumento que se plantea.

En segundo lugar, se ha escuchado al sector minoritario del taxi, pero se ha escuchado a posteriori, no se ha escuchado a priori. Esta es una ley que se ha cuajado en el Gobierno, aunque la presente el Grupo Parlamentario Popular, pero realmente donde se ha hecho ha sido en los despachos de la Consejería Fomento y de transportes, ahí es donde se ha hecho, y me consta que a una parte del sector no se le ha escuchado en el proceso de elaboración previa de esta pseudoproposición de ley, porque en realidad es un proyecto de ley que se camufla bajo el subterfugio de proposición de ley, pero que se ha elaborado y se destaponó precisamente con la entrada del señor Campos a la Consejería de transportes, y a partir de su entrada se destaponan los obstáculos que había para la presentación de esta proposición de ley. Por tanto, es una proposición un tanto atípica.

En cualquier caso, ¿se ha escuchado al sector? Sí, se le ha escuchado, pero a posteriori. Claro, Hay que ser cortés, y si viene el sector minoritario, habrá que escucharlo. Yo lo he escuchado, el señor López Pagán lo ha escuchado, ustedes lo han escuchado, pero a posteriori, no en el proceso de elaboración. Por tanto, ahí hay un elemento a tener en consideración.

Por otro lado, es una ley autonómica más pensada en la relevancia que tiene el municipio de Murcia que de regulación del conjunto de municipios de la Región de Murcia, que apenas va a tener efecto; va a tener efecto, pero muy minoritario. Fundamentalmente es una ley para garantizar precisamente la regulación que afecta a los taxistas del municipio de Murcia, para eso está pensado, y en parte también a lo mejor los de Cartagena, pero fundamentalmente los de Murcia, y eso no lo podemos olvidar.

Yo agradezco al Grupo Parlamentario Popular que haya aprobado algunas enmiendas. Acepto la transacción que me ha ofrecido, la acepto, creo que, en fin, al fin y a la postre es un cambio formal, pero que viene a plantear lo mismo, es decir, que se pueda escuchar a las partes; pero, sin embargo, los elementos sensibles y fundamentales que plantea precisamente ese sector minoritario, pero también significativo de asalariados y que tienen que comer, que tienen que llevar el pan a su casa todos los días, pues no queda recogido, y a mí me gustaría que se reflexionase sobre el particular y se intentase de aquí al Pleno, si queremos realmente y si hay voluntad de sacar esta ley por consenso,

que se hiciese el esfuerzo correspondiente y se hablase con el sector mayoritario, a ver si estuviese dispuesto el sector mayoritario a aceptar las propuestas que en este sentido plantea Izquierda Unida, o incluso hay alguna como la que plantea el Grupo Parlamentario Socialista, la de permitir que haya dos... la enmienda es -a ver si me acuerdo- la número 16.103, donde se dice que los titulares de licencia podrán prestar el servicio personalmente o mediante la contratación de conductores asalariados, hasta un máximo de dos por licencia, incluido el conductor. Esa y la de los cinco años, que yo creo que la de cinco años es garantista, aparte de evitar precisamente eso que pretendemos evitar, que es la especulación.

Entonces, a mí me gustaría que en esas se intentase reflexionar, intentar alguna aproximación de aquí al Pleno. Yo creo que eso es fundamental, si realmente se quiere contar con que finalmente podamos apoyar la ley. Si no va a ser bastante complicado porque no se va a tener en cuenta esa parte. Por tanto, yo pido que se haga un esfuerzo por parte del Grupo Parlamentario Popular, que se hable con el sector mayoritario también, intentar una aproximación en base a estas propuestas que tanto Izquierda Unida como el Grupo Parlamentario Socialista plantean, para que tengamos una ley de todo el sector del taxi, no de una parte, aunque sea la parte mayoritaria.

Nada más y muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Gracias, señor Pujante.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Luengo Gallego.

SR. LUENGO GALLEGO:

Bien, muchas gracias.

Yo quiero dejar una cosa bastante clara, y es que es una ley donde más del 90 % del sector, y esto no es peccata minuta, está de acuerdo con esta ley. Entonces, yo creo que es fundamental hablar de consenso en relación a esta ley. Más del 90 % del sector, algo que es bastante representativo, y no va solo dirigida al Ayuntamiento de Murcia, está dirigida esta ley a toda la Comunidad Autónoma. El otro día, en la presentación de esta ley, ustedes podían comprobar cómo había representantes del sector del taxi de Lorca, del sector del taxi del Mar Menor, de Cartagena, de Murcia. Entonces, yo creo que eso de que se ciñe la ley nada más que al Ayuntamiento de Murcia, ni muchísimo menos. Así que, bueno, ahí están esos representantes que han mostrado su apoyo a esta ley.

Nosotros por supuesto que queremos consenso, ya se lo decía en el Pleno, que si no estuviésemos convencidos de que la gran mayoría del sector del taxi está de acuerdo con esta ley, nosotros no traemos esta ley a la Asamblea Regional, no la traemos. Entonces, como estamos convencidos de que es una buena ley, de que cuenta con los ayuntamientos para que sean capaces de dimensionar sus servicios, de que esto no es una concesión, como puede ser las líneas regulares de autobuses que tutela la Comunidad Autónoma, sino que es un servicio al público a partir de una licencia que concede la Dirección General de Transportes, por lo tanto no se puede hablar de equilibrio económico, es absolutamente un error de concepto.

Entonces, nosotros desde luego hemos hecho un esfuerzo, créanme, hemos hecho un esfuerzo para aprobar esas enmiendas, y no obstante le digo que seguiremos haciendo un esfuerzo en ese guante que me lanza, porque estamos convencidos de que así debe ser. Entonces, de aquí al miércoles seguiremos hablando y seguiremos tratando de llegar a más acuerdos, porque desde luego nuestro interés es tener cuantos más apoyos, mejor.

Muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Gracias, señor Luengo.

Dicho esto, pasamos a la votación, pero en este caso, en vez de hacer una votación conjunta de las enmiendas presentadas por los grupos, vamos a hacer una votación de cada enmienda, de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Mixto.

Entonces, votos a favor de la enmienda 16.084, del Grupo Mixto. Se aprueba por unanimidad.

Para la enmienda 16.085, del Grupo Mixto. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se desestima la enmienda 16.085.

Para la enmienda 16.086, del Grupo Mixto. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se desestima la enmienda.

Para la enmienda 16.087. Votos a favor. Ahí había, si no recuerdo mal había..., ¡ah, no!, no era de modificación. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se desestima la enmienda.

La enmienda 16.088. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se desestima la enmienda.

La enmienda 16.089. Votos a favor de la transacción. Unanimidad.

La enmienda 16.090, del Grupo Mixto. Votos a favor. Se aprueba la enmienda por unanimidad.

Votación de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, 16.091. Votos a favor, ocho. Votos en contra, cuatro. Se aprueba la enmienda.

Pasamos a las enmiendas que presenta el Grupo Socialista.

Enmienda 16.092. Votos a favor. Unanimidad en la misma, doce.

Enmienda 16.093. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.094. Votos a favor, doce. Unanimidad, se aprueba por unanimidad.

Enmienda 16.095. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.096. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.097. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.098. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.099. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.100. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.101. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.102. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.103. Votos a favor, cuatro. Votos en contra, ocho. Se rechaza la enmienda.

Enmienda 16.104. Votos a favor, doce. Unanimidad.

Continuamos con las votaciones, en primer lugar al articulado.

Artículos a los que se han formulado enmiendas y se aprueban por unanimidad. Artículos 1, 2, 3, 12 y 22. Votos a favor. Aprobados por unanimidad, con doce.

Artículos enmendados y las enmiendas no han prosperado, que son el artículo 5, 6, 8, 9, 10 y 14. Votos a favor, ocho. Votos en contra, cuatro. Desestimados.

Artículos a los que no se han formulado enmiendas. Artículos 4, 7, 11, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 y 41. Votos a favor, ocho. En contra, ninguno. Y abstenciones, cuatro.

Bien, vamos con las disposiciones transitorias primera, segunda y tercera, que no se han formulado enmiendas. Votos a favor, ocho. Votos en contra, ninguno. Abstenciones, cuatro.

Disposición final, que se ha formulado enmienda por el Grupo Parlamentario Popular. Votos a favor, ocho. En contra, cuatro. Abstenciones, ninguna.

Exposición de motivos, que no se han formulado enmiendas. Votos a favor, ocho. Votos en contra. Abstenciones.

Pasamos al título de la ley, que no se han formulado enmiendas. Votos a favor, ocho. Votos en contra, ninguno. Abstenciones, cuatro.

Muy bien, dicho todo esto... ¿sí?

SR. PUJANTE DIEKMANN:

Sí, muchas gracias, es para reservar para el debate en pleno las enmiendas que no han sido aprobadas.

Muchas gracias.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

De acuerdo, señoría.

SR. LÓPEZ PAGÁN:

Igualmente, señor presidente, para reservar las enmiendas para pleno.

SRA. CABRERA SÁNCHEZ (VICEPRESIDENTA):

Pues no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.