



ASAMBLEA DE MADRID

A LA MESA DE LA ASAMBLEA DE MADRID

Dña. María Acín Carrera, Diputada del Grupo Parlamentario Más Madrid de la Asamblea de Madrid, al amparo de lo dispuesto en los artículos 205 y siguientes del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate ante el **Pleno de la Asamblea**.

Madrid, 9 de mayo de 2022

Dña. Mónica García

La Portavoz

Dña. María Acín Carrera

La Diputada

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde la aprobación del Real Decreto Ley 13/2018, de 20 de abril, modificó la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, el Gobierno de España estableció un plazo de 4 años para que las Comunidades Autónomas regulen las actividades y funcionamiento de los Vehículos de Transporte con Conductor (VTC).

Esta norma concedía la facultad a las Comunidades Autónomas de “concretar, desarrollar, o modificar, de forma temporal o definitiva, determinados aspectos de la reglamentación estatal para dicho servicio, cuando su recorrido no exceda de su propio territorio. Todo ello, sin perjuicio de las competencias municipales en el ámbito de la movilidad urbana.” Del mismo modo, el “Decreto Ábalos” fijaba la prohibición de las licencias de VTC en trayectos urbanos más allá del 1 de octubre de 2022. Marcando un periodo temporal compensatorio de 4 años, tras el cual si no existiese regulación autonómica, los permisos VTC caducarían y perderían la autorización para realizar estos trayectos urbanos que suponen la práctica de la actividad de estas licencias.

La Comunidad de Madrid tuvo 4 años para garantizar mejores reglas de juego para el sector del taxi, promover una adecuada diferenciación de este servicio con las VTC, facilitar una oferta adecuada de transporte público en la región y no lo hizo. Por ello, el pasado 22 de diciembre, el Gobierno de la Comunidad Autónoma presentó el anteproyecto de la Ley de Medidas Urgentes para Impulsar la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la región, conocida como Ley Ómnibus. A través de esto, se pretende actuar sobre 45 textos normativos, incluyendo 34 leyes. Una de estas era la Ley 20/1998 de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, donde se incluía la regulación relacionada a la actividad de las VTC en la región.

Al respecto, es necesario mencionar que tras las diversas movilizaciones del sector del taxi, agentes sociales y políticos, el Gobierno de la Comunidad de Madrid tuvo que dar marcha atrás y sacó la tramitación de la Ley 20/1998 de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, de la tramitación global junto con el resto de normativa abordada en la Ley Ómnibus.

Sin embargo, el pasado 4 de mayo de 2022, el Gobierno Regional aprobó en Consejo de Gobierno el Proyecto de Ley por el que se modificará la Ley 20/1998. Este Proyecto de Ley, que se debatirá en la Asamblea de Madrid por el sistema de lectura única, esto es sin abrirse el proceso de trabajo y participación de los diferentes grupos parlamentarios en el seno de la Comisión de Transportes e Infraestructuras, es una fórmula de trabajo, si bien está permitida por el Reglamento de la Cámara, cercena la labor de los diferentes agentes políticos y restringe su participación a la hora de presentar enmiendas y debatir en

profundidad el objeto de la Ley, y queda justificada por la urgencia de su entrada en vigor, ignorando que es una legislación que podría haberse elaborado con el diálogo necesario, desde abril de 2018.

Este nuevo y exiguo Proyecto de Ley permitirá a las VTCs seguir operando a nivel urbano bajo las mismas condiciones previas. Si bien establece un marco legal, no regula la actividad que seguirá operando sin ninguna limitación, lo que choca frontalmente con las 25.000 familias del sector público del taxi que hay en la Región.

El Ejecutivo regional lleva años, y esta vez no es una excepción, justificando la total permisividad con el servicio de las VTCs en base a la “libertad de elección”. Desde Más Madrid, defendemos que este mantra supone, en realidad, la predisposición total del Gobierno regional para liberalizar el sector y privatizarlo. Con una regulación tan somera como la que está recogida en el actual Proyecto de Ley, lo único que se hace es permitir a las empresas que explotan las licencias de VTC a seguir operando como hasta el momento, dándoles la libertad para que se autorregulan en base a sus intereses como empresas privadas, de espaldas al interés general. Es por ello, que desde Más Madrid nos oponemos a esta nueva regulación porque la libertad, como nosotros la entendemos, nunca se alcanza con la ley de la selva y nunca la otorgará la condición de consumidor.

Por último, si bien se hace urgente regular el sector de las VTCs en la Comunidad de Madrid, el interés general indica que esto no se puede hacer de espaldas al sector del taxi, servicio público con un gran arraigo en la Comunidad de Madrid.

Por ello, el Grupo Parlamentario Más Madrid propone la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a:

1. Retirar el Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, PL 7/2022 (XII), RGEP 13081, para ser trabajado de manera coordinada y consensuada con todos los actores del sector. El Proyecto de Ley debe garantizar la protección al servicio público del taxi.
2. Incorporar la definición y criterios para la regulación de la captación y precontratación temporal y/o espacial en el Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, PL 7/2022 (XII), RGEP 13081.
3. Incluir como un requisito para brindar los servicios de los arrendamientos de Vehículos de Transporte con Conductor una certificación profesional de los conductores y conductoras.