



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

17 de septiembre de 2024

Núm. 9-2

Pág. 1

ENMIENDA A LA TOTALIDAD

121/000009 Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de la enmienda a la totalidad presentada en relación con el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de septiembre de 2024.—P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

A la Mesa de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda a la totalidad de devolución a Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de septiembre de 2024.—**Miguel Tellado Filgueira**, Portavoz Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 3

**Grupo Parlamentario Popular
en el Congreso**

Enmienda a la totalidad de devolución

JUSTIFICACIÓN

La elaboración y aprobación de un proyecto de ley es una de las principales herramientas de la gobernanza pública para la consecución de los objetivos de gestión pública. Si los objetivos no están claramente definidos, como es el caso del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (en adelante, PLMS), la regulación es inútil.

El PLMS no establece objetivos ni compromisos nacionales concretos y medibles que den respuesta a los retos que presenta la transformación del sistema de movilidad en España. En la exposición de motivos del PLMS se hace una vaga referencia a los objetivos fijados a nivel europeo o internacional, pero a lo largo del articulado no se establecen medidas concretas para alcanzar los objetivos. Prueba fehaciente de la falta de compromiso y objetivos de la norma es que el PLMS prevé una entrada en vigor al día siguiente de su publicación el BOE (sin mencionar plazos transitorios, cronogramas de ejecución de medidas, obligaciones de ciudadanos y empresas ni previsión de inversiones públicas cuantificables). El PLMS

tampoco prevé su desarrollo reglamentario en diversas cuestiones, ni identifica las competencias ni los órganos competentes responsables de materias como la distribución urbana de mercancías, la regulación del reparto en vehículos ligeros, los requisitos exigidos a las plataformas tecnológicas del transporte, ni aborda con valentía temas críticos como los derechos de los trabajadores de las plataformas, «riders», entre otros.

II

La gobernanza pública requiere al frente de cada materia, en este caso la movilidad, la creación de una institución o entidad pública competente en aspectos regulatorios de gestión y de ejecución. En el ámbito del transporte la competencia corresponde al Ministerio de Transportes, cuyas competencias y regulación se concretan a través de la LOTT. En el ámbito de tráfico y seguridad vial la responsabilidad recae en la DGT a través de la Ley de Seguridad Vial. Ambas instituciones prevén, en las mencionadas leyes, los objetivos, competencias, capacidades de ejercer la potestad sancionadora, y la tipificación de infracciones y sanciones, y remiten a desarrollo reglamentario los procedimientos administrativos concretos. Sin embargo, en el PLMS no hay una remisión reglamentaria para desarrollar en mayor detalle muchos aspectos de la norma.

En el ámbito de la movilidad, la falta de asignación de competencias a organismos concretos merma la seguridad jurídica de todas las normas que se publiquen en relación con la nueva movilidad. Un ejemplo claro es la Distribución Urbana de Mercancías (DUM), que a pesar de su peso en la economía del país no tiene dedicada ni una dirección general o departamento concreto en la estructura del Ministerio.

Para paliar esta laguna institucional y la falta de liderazgo, el PLMS se limita a configurar un entramado de órganos y comisiones de consulta y asesoramiento que en ningún caso asumen compromisos ni responsabilidades específicas. Por tanto, se trata de una Ley vacía de contenido ejecutivo y que carece de órganos y directivos públicos que sean responsables directos de su ejecución.

El artículo 6, lejos de asignar competencias a órganos concretos, introduce más confusión creando figuras sin capacidad ejecutiva, tales como el Foro Administrativo de Movilidad, el Consejo Superior de Movilidad Sostenible, el Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM) o el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) y sus documentos complementarios.

III

Cualquier política pública que decida abordar la transformación de la movilidad de un país debe, en un momento previo, hacer una diagnosis del estado y antigüedad media del parque de vehículos motorizados en su territorio; en segundo lugar, fijar unos objetivos realizables para rebajar la edad media del parque en una fecha concreta; y en paralelo, publicar, para el general conocimiento de ciudadanos y empresas, una batería de medidas que aseguren la consecución del objetivo definido.

En la exposición de motivos del PLMS se recuerdan los objetivos ambientales fijados en el ámbito de la Unión Europea y en la esfera internacional, afirmando que la ley trata de evolucionar «desde la política de transportes a la política de la movilidad sostenible de personas y mercancías» y que ha de «guardar relación» con las políticas económicas, sociales y ambientales.

El PLMS es ajeno a la realidad económica, social y ambiental del país, pues el estado del parque de los vehículos motorizados actual tiene un impacto negativo en las ciudades, en términos de contaminación, congestión e incremento de las cifras de accidentalidad. La solución pasa por la renovación y el vehículo eléctrico.

En 2023 el parque de turismos, cuya antigüedad es superior a 20 años, conformaba el 25% del parque de vehículos. La antigüedad media de los turismos al cierre de 2023 era de 14,2 años. De no revertirse esta tendencia se prevé que la antigüedad del parque de turismos en 2026 alcance los 15 años. La antigüedad actual del parque de vehículos hace

imposible cumplir los objetivos de descarbonización, digitalización, conectividad, seguridad vial e introducción de vehículos altamente automatizados.

España es el primer fabricante de vehículos comerciales y el segundo productor de turismos en la UE. Esta posición de liderazgo en la fabricación se contrapone con otra realidad; España tiene uno de los parques de vehículos más envejecidos de Europa. Las furgonetas tienen una edad media de 14,4 años, los vehículos industriales (camiones y autobuses) de 14,6 años. La antigüedad media del parque de furgonetas es en la actualidad dramática, pues son herramientas de trabajo, teniendo en cuenta el protagonismo del transporte de mercancías en España por carretera (furgonetas y camiones) con un peso superior a otros países de la UE, debido al elevado número de PYMES y la inexistencia de una adecuada red ferroviaria de transporte de mercancías.

La presión sobre los autónomos y PYMES en las entidades locales se agrava ante la imposibilidad de cumplir el mandato del Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, pues el contenido del RD supone la prohibición de entrada de un elevado número de furgonetas de reparto al centro de las ciudades. En el diseño de las ZBEs, el legislador no ha tenido en cuenta el contexto actual, en el cual, el parque de vehículos con antigüedad superior a quince años representa el 40% del total (etiquetas B y sin distintivo). No obstante, son altamente contaminantes y generan el 90% de las emisiones.

El proyecto de ley no contempla inversiones para alcanzar el objetivo de «desplazamientos responsables» y una movilidad segura y sostenible en el país. Sin embargo, enuncia objetivos poco prácticos y extemporáneos, como la «formación a la ciudadanía» en movilidad sostenible.

IV

La movilidad tiene un impacto directo en la riqueza y competitividad de los municipios y del país en general, pues origina nuevas actividades y posibilidades de negocio que impactan positivamente en el crecimiento de la actividad económica.

Actividades como el carsharing, el carpooling, el transporte a demanda, el microtransporte, la electrificación de la última milla o los servicios digitales, precisan de seguridad y respaldo jurídico en su regulación, que facilite las inversiones públicas y privadas. El proyecto de ley apenas define algunas de ellas y en ningún caso fija objetivos y medidas para su desarrollo.

Por otro lado, el diseño de la tributación actual en el ámbito de la movilidad supera el concepto de tráfico de vehículos a motor asentado en los años 90 (impuesto de matriculación, impuesto de circulación, impuesto de transmisiones patrimoniales, tasa de estacionamiento en función de tipología de espacio).

El proyecto de ley no establece ningún cambio en el sistema tributario que permita una confluencia entre la política de movilidad y la fiscalidad. Sin cambios fiscales que acompañen la movilidad, que favorezcan los nuevos modelos más eficientes y sostenibles, será difícil avanzar.

V

El parque de turismos electrificados en España conforma un 0,9% del parque total de vehículos, muy por debajo de países productores como Alemania y Francia, pero también por debajo de países como Portugal (que ha establecido una estrategia basada en incentivos para la descarbonización). La electrificación del parque español se asemeja a países como Lituania o Letonia.

La introducción de los vehículos eléctricos en España está reservada para las rentas más altas, y no es realista pensar en una descarbonización inclusiva en un país con tantas barreras para el despliegue de la electrificación del transporte: la complejidad de la instalación y gestión, y la reducida infraestructura de recarga actual.

Cuando se establecen principios y objetivos de sostenibilidad, el PLMS carece de realismo y no tiene en cuenta la distancia entre la renta per cápita en España y el precio del vehículo eléctrico. El proyecto de ley tampoco apunta medidas correctoras del esquema

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 9-2

17 de septiembre de 2024

Pág. 4

actual de ayudas, un sistema de ayudas complejo en la gestión, y que dilata el pago de la ayuda al ciudadano hasta un año después de la adquisición del vehículo.

Una de las soluciones para la descarbonización de la movilidad es la sustitución progresiva de los vehículos de combustión por vehículos propulsados por energías alternativas, como podría ser la eléctrica. En la actualidad, el desarrollo de tecnologías, tanto en el vehículo como en el ámbito del cargador, es cada vez más variado. Por ello, el desarrollo del vehículo eléctrico en un país o región no depende tanto de la tecnología o autonomía de los vehículos, sino del conjunto de soluciones a las barreras legales y de gestión que existen para su desarrollo.

En España no ha existido una «norma líder» del vehículo eléctrico que permita dar cobertura a la implementación del modelo de electrificación en su conjunto, como ha ocurrido en Portugal con excelentes resultados.

VI

Los desplazamientos en vehículo privado en el ámbito local tienen una cara visible (los desplazamientos de personas) y una cara menos visible (los desplazamientos de mercancías). Los municipios españoles requieren diariamente de operaciones de abastecimiento (B2B y B2C), el comercio electrónico ha ganado peso, el teletrabajo y la concentración de la población en las ciudades han impactado en el reparto diario de mercancías y paquetería.

Los operadores en la ciudad son variados: carga y descarga, servicios de mudanza, en definitiva, entregas y servicios que deben realizarse pacíficamente, de forma silenciosa durante el horario nocturno y evitando externalidades negativas en las horas centrales del día.

El proyecto de ley no tiene en cuenta las necesidades que presentan las nuevas tipologías de vehículos, formas y servicios de movilidad, así como la necesidad de las entidades locales de disponer de información y datos en tiempo real, por lo que se debería prever los nuevos registros de movilidad. Registros de Vehículos de Movilidad Personal (VMPs), ciclos de carga, vehículos DUM, operadores de vehículos compartidos, junto con las plataformas de viaje compartido, transporte a la demanda, etc.

VII

Tanto en la exposición de motivos como a lo largo del articulado del PLMS, se mencionan buenas intenciones respecto a la grave problemática que sufren las zonas rurales y de baja densidad de población. Pero el proyecto de ley no apunta soluciones de movilidad rural operativa y financieramente viables, no prevé un sistema claro de apoyo estatal a la movilidad sostenible en zonas escasamente pobladas.

La España despoblada requiere una estrategia ad hoc, teniendo en cuenta que la accesibilidad media en km de las áreas rurales de España al nodo más próximo de servicios locales es de 12,4 km y al nodo más próximo de servicios regionales es de 75 km (sanidad, educación, servicios y gestiones administrativas).

Para afrontar la problemática de la España despoblada no es admisible una ley programática y poco operativa que no resuelve los retos como la ineficiencia de los servicios regulares de autobús, el impulso de la digitalización o la imposibilidad de realizar las operaciones de la DUM en determinadas áreas. La regulación de la problemática de la España despoblada a través de directrices metodológicas y guías de buenas prácticas no resuelve absolutamente nada.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta esta enmienda a la totalidad del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, solicitando su devolución al Gobierno.

La presente publicación recoge la reproducción literal de las enmiendas presentadas en el Registro electrónico de la Dirección de Comisiones de la Secretaría General del Congreso de los Diputados.