



Organización representativa de los taxistas de España

D^a. Manuela Carmena Castrillo
Alcaldesa de Madrid
D^a Inés Sabanes Nadal
Concejala Delegada de Medioambiente y Movilidad
AYUNTAMIENTO DE MADRID
Palacio de Cibeles
C/ Montalbán, 1
Madrid 28014

D. Miguel Ángel Leal Casado, provisto de DNI n° en calidad de presidente de la Asociación Gremial del Auto-Taxi de Madrid, miembro de la **FEDERACION ESPAÑOLA DEL TAXI (FEDETAXI)** provista de CIF 86571189, con domicilio a efectos de notificaciones en la calle Ponzano, 7, Madrid 28010, comparece ante Vd. y como mejor proceda en Derecho,

EXPONE:

Que mediante este escrito presenta a la Sras. alcaldesa y concejala de Madrid su **PROPUESTA PARA LA ORDENACIÓN EFICIENTE, COMPETITIVIDAD Y COMPETENCIA LEAL EN LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN TAXIS Y ARRENDAMIENTO CON CONDUCTOR (VTC) EN MADRID.**

Esta mañana, el Pleno del Congreso de los Diputados ha procedido a la convalidación del **Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.**

Como Vds. conocen, este Real Decreto-Ley supone una reforma estructural de la competencia sobre los tráficos urbanos del servicio de las VTC, que, con su entrada en vigor, habilita a las Comunidades Autónomas la creación de normas para ordenar su régimen de explotación y también **permite a los Municipios imponer a las VTC, en el ejercicio de sus competencias, las limitaciones que consideren fundamentales para hacer efectivas sus políticas de movilidad,** desplazando definitivamente al Estado, a partir de los próximos cuatro años, como regulador de los tráficos urbanos a favor de las administraciones de ámbito territorial inferior.

Este Real Decreto-Ley hace también una apuesta por la futura aproximación de regulaciones de VTC y taxis y persigue un marco de competencia coherente, que deberá estar sujeto a los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación,



Organización representativa de los taxistas de España

viniendo a profundizar en la interpretación del papel de ambos sectores que inició la Sala de lo Contencioso-Administrativo del **Tribunal Supremo** en su **Sentencia nº 921/2018, de 4 de junio**, y la senda en la búsqueda de un equilibrio y armonía entre sus distintos modelos de servicios marcada por el Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril, mientras aconseja también la revisión de aquellas normas aplicables al sector del taxi que entrañan rigideces que dificulten su competitividad.

En concreto el Real Decreto-Ley remite a los municipios tareas regulatorias en su disposición transitoria señalando que: *“Los servicios de transporte prestados en el ámbito urbano por los titulares de dichas autorizaciones quedarán sujetos a todas las determinaciones y limitaciones que establezca el órgano competente en materia de transporte urbano en el ejercicio de sus competencias sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica; especialmente en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica.”*

Es por tanto ahora el **momento de que el Ayuntamiento de Madrid atienda con urgencia** *“los problemas de movilidad, congestión de tráfico y medioambientales que el elevado incremento de la oferta de transporte urbano en vehículos de turismo está ocasionando”* de modo que queden garantizados, especialmente los **derechos de los usuarios** pero también un correcto desarrollo de la movilidad con estos tipos de vehículos, y, en general, la **seguridad jurídica** del entorno local en el cual se prestan los servicios.

a) Para ello la Asociación Gremial del Auto-Taxi de Madrid y FEDETAXI le instamos a **impulsar medidas reguladoras** que permitan alcanzar aquellos objetivos de un modo eficaz, equilibrado y sostenible, respetando los principios de necesidad y proporcionalidad y no discriminación y compatibilizarlos con los derechos de los profesionales del taxi, las empresas de VTC y los usuarios, adoptando mediante Ordenanza u otros actos administrativos que sean necesarios, las siguientes medidas:

- Absoluta prohibición a las VTC de circular, esperar o recoger pasajeros, por los carriles reservados inicialmente a autobuses y taxis.
- Limitar total o parcialmente, o, en su defecto, en determinados periodos horarios, el acceso de los vehículos VTC que no dispongan de pegatina ambiental Cero o Eco a determinadas áreas de la ciudad, y en especial al área “Cero emisiones”.



Organización representativa de los taxistas de España

- Establecer un calendario y horarios de servicio para las VTC similar al de los taxis, con libranzas obligatorias o franjas de servicio prohibidas u obligatorias.
- La prohibición de estacionamiento de las VTC en todos los puntos de generación de demanda masiva de pasajeros o por un tiempo máximo en el resto de la vía pública o áreas concretas.
- La restricción general o parcial, o temporal o en determinadas épocas, al paso de las VTC por determinadas calles.
- Aplicación a las VTC en pie de igualdad al vehículo privado de las restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica, dado que, a diferencia de los taxis, no tienen la caracterización de “servicio de interés general”.
- Establecer para las VTC con claridad y de modo restrictivo en defensa del medioambiente, la tipología de motores o vehículos autorizados o restringidos para el acceso a determinadas zonas del municipio.
- La ordenación de los viarios de titularidad municipal de acceso o salida de instalaciones municipales o circundantes a estaciones de tren, autobuses, puertos o aeropuertos, con restricción de uso de determinados carriles para las VTC.

Así mismo, advertimos que para los taxistas son *líneas rojas* infranqueables, la prohibición a los VTC de circular, esperar o recoger pasajeros, por los carriles reservados a bus-taxi; el establecimiento de ningún tipo de paradas o habilitación de estacionamientos en la vía pública o en parking de gestión pública para estos vehículos; y el permiso o tolerancia para realizar labores de captación de pasajeros en áreas de influencia de estaciones de tren, autobuses, aeropuertos, o, en general, cualquier núcleo de generación masiva de pasajeros, para los que estos vehículos no están destinados.

La especial característica de los **taxis como “servicio de interés general”** (STS 921/2018, de 4 de junio, antes citada), implica entre otras obligaciones de los taxis, la de hacerse cargo de los servicios requeridos como tal servicio público tanto por la vía como en las paradas destinadas al efecto en áreas específicas y lugares históricos y turísticos o restringidos cerrados al tránsito de vehículos



Organización representativa de los taxistas de España

privados. Semejante obligación no se les impone a las VTC. La obligación de recogida a personas de movilidad reducida abunda en esta necesidad de acceso que no debe extenderse a las VTC. Y la “reserva de mercado” de recogida a viandantes mediante la contratación directa a mano alzada también hacen de este servicio un imprescindible “puerta a puerta” que aconseja la distinción con las VTC en este tipo de áreas.

- b) Todo ello, con carácter urgente e inmediato, sin perjuicio de que mientras tanto se espere a una eventual legislación autonómica que posibilite la adopción de otras medidas, como el establecimiento de una **licencia urbana a las VTC**, en virtud de las competencias exclusivas en transporte intracomunitario por parte de la Comunidad Autónoma de Madrid, o, incluso, las que dimanen de las medidas que pueda adoptar ésta en virtud de lo establecido en la Disposición Adicional primera del Real Decreto-Ley respecto a la habilitación competencial que el Estado ha efectuado a la Comunidad de Madrid en relación a las reglas de explotación de los vehículos de arrendamiento con conductor.

En concreto, **el Ayuntamiento de Madrid, sin esperar a la actuación de la Comunidad de Madrid, tiene margen suficiente para actuar regulando desde ya mismo a las VTC en ejercicio de sus competencias**, atribuidas tanto por la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local en la materia de medio ambiente urbano (en particular, protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas); Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad, y; Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad; transporte colectivo urbano (art. 25), como por el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y el Estatuto de Autonomía de Madrid (art. 26) y la Ley 22/2006, de 4 de julio, de capitalidad (art.33, 38 y ss.) y legislación de la Comunidad Autónoma, en concreto la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, que declara al municipio competente, con carácter general, para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de su respectivo término municipal (art.4).

- c) Por último, le instamos a la creación y convocatoria inmediata de una mesa o **grupo de trabajo con los sectores afectados** para establecer una hoja de ruta en la que se aborden las medidas propuestas y los plazos y método de implementación de las mismas.

Por lo expuesto,



Organización representativa de los taxistas de España

SOLICITO, de Vds. que tengan por presentado este escrito con las manifestaciones y propuestas que contiene, y, en su virtud, atiendan con urgencia las mismas, para lo que nos ponemos a su disposición como organizaciones representativas de taxistas.

En Madrid, a 25 de octubre de 2018

Miguel Ángel Leal Casado
Presidente FEDETAXI