



Organización representativa de los taxistas de España

D. Rosalía Gonzalo López
Consejera de Transporte, Vivienda e Infraestructuras
D. Pablo Rodríguez Sardinero
Director General de Transportes
COMUNIDAD DE MADRID
C/ Maudes, 17
Madrid 28003

D. Miguel Ángel Leal Casado, provisto de DNI nº , 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 AGATM y FEDETAXI presentan 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 la ordenación de la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, que, con su entrada en vigor, **habilita a las Comunidades Autónomas la creación de normas para ordenar el régimen de explotación sobre los tráficos urbanos del servicio de las VTC**, y también permite a los Municipios imponerles, 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, viniendo a profundizar en la interpretación del papel de ambos sectores que inició la



Organización representativa de los taxistas de España

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 habilita a las Comunidades Autónomas, en su disposición adicional primera, *“para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los términos siguientes:*

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 precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo.

b) La modificación deberá estar orientada a mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros o a garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios, respetando los criterios de proporcionalidad establecidos en la normativa vigente.

Todo ello debe entenderse sin perjuicio de las competencias que, de acuerdo con la normativa de cada comunidad autónoma, puedan corresponder a las entidades locales en orden al establecimiento o modificación efectiva de esas condiciones en relación con los servicios que discurren íntegramente dentro de su ámbito territorial.”

Es por tanto ahora el **momento de que la Comunidad 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 les 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 los cambios legislativos y reglamentarios que sean necesarios, las siguientes medidas:



Organización representativa de los taxistas de España

- Imponer horarios obligatorios a las VTC o 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.
- Modificar el actual régimen de precontratación estableciendo un tiempo mínimo para encargar los servicios.
- Establecer un tiempo mínimo entre servicios.
- Establecer servicios obligatorios a determinados colectivos o en determinadas franjas horarias o de carácter interurbano para facilitar la descongestión de los accesos a las ciudades.
- Abrir la posibilidad de la recogida de pasajeros en puntos de recogida debidamente diferenciados de los de las áreas de influencia de los taxis
- Prohibir la captación de clientes en relación a las aplicaciones digitales ofreciendo la geo-localización del vehículo de modo que simule la posición de libre de un taxi.

En este sentido, les advertimos que para los taxistas son **líneas rojas infranqueables**, la prohibición a los VTC de establecer cualquier 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.

En todos estos aspectos se abre un terreno a la exploración de una regulación más eficiente que la existente hasta ahora, de la que el taxi no debe permanecer ajeno y que debe coordinarse con la **revisión de aquellas normas aplicables al sector del taxi que entrañan rigideces que dificulten su competitividad**, sin que ello sirva de freno ni retardo a la actual modificación del Decreto 74/2005.

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 y la obligación de recogida a personas de movilidad reducida, lo que abunda en un régimen de explotación respetuoso con la “reserva de mercado” del auto-taxi para la



Organización representativa de los taxistas de España

recogida a viandantes mediante la contratación directa a mano alzada y en paradas reservadas a tal efecto, que también hacen de este servicio un imprescindible “puerta a puerta”, que aconseja mantener una clara distinción con el servicio privado de las VTC.

- b) Todo ello, con carácter urgente e inmediato, sin perjuicio de que mientras tanto la Comunidad trabaje en un proyecto de 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 de Madrid, o, incluso, las que dimanen de las medidas que pueda adoptar ésta en virtud de lo establecido en el Real Decreto-Ley 3/2018, de 20 de abril, respecto a la habilitación competencial derivada del último párrafo del artículo 48.3 de la LOTT que el Estado ha efectuado también a la Comunidad de Madrid.

En concreto, **la Comunidad de Madrid, tiene margen suficiente para actuar regulando desde ya mismo a las VTC en ejercicio de sus competencias exclusivas**, atribuidas por el Estatuto de Autonomía de Madrid (art. 26) y la legislación de la Comunidad de Madrid, en concreto tanto la Ley 5/2009, de 20 de octubre, como la Ley 20/1998, de 27 de noviembre.

- c) Por último, le instamos a la creación y convocatoria inmediata de un **grupo de trabajo mixto en el Comité Madrileño de Transporte por Carretera** para abordar de forma ordenada y con el mayor consenso posible se avance en una hoja de ruta de modificaciones en la regulación de ambos sectores en la que se incorporen las medidas propuestas y los plazos y método de implementación de las mismas.

Por lo expuesto,

SOLICITO, 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 los taxistas.

En Madrid, a 25 de octubre de 2018

Miguel Ángel Leal Casado
Presidente FEDETAXI