

DON ALBERTO DE LA FUENTE MIÑAMBRES, provisto de DNI 11949510K en nombre y representación de la **ASOCIACION GREMIAL DE AUTO – TAXI DE MADRID**, CIF G28242014, domiciliada en C/ Ponzano nº 7, 28010 de MADRID, en su condición de presidente, comparece y **EXPONE:**

QUE por medio del presente Escrito, y en relación al **PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE DEROGA EL DECRETO 35/2019, DE 9 DE ABRIL, DEL CONSEJO DE GOBIERNO, POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN AUTOMÓVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 74/2005, DE 28 DE JULIO Y SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 74/2005, DE 28 DE JULIO** L se formulan, por la Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid, las siguientes

ALEGACIONES:

Primera. En relación con el artículo 10.3

El artículo 10.3 tal y como figura redactada en el Proyecto establece:

Un mismo titular no podrá disponer de más de 50 licencias en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid

A nuestro juicio el precepto debe ser completado en el sentido de establecer que este límite opera tanto en el caso de que el titular de las licencias sea una persona física, como en el caso de que aquel se encuentre integrado en una persona jurídica, en cuanto socio de la misma.

Es decir, el límite debe operar de modo que una persona sólo pueda ser titular de las licencias, bien como persona física, bien integrado como socio en una persona jurídica, pero no de manera acumulativa. Es decir, podrá ser titular de hasta 50 licencias en su condición de persona física o bien a través de su integración como socio de una (una sola persona jurídica), de manera que no cabría que alcanzara ese límite (o lo pudiera superar), a través de la posesión de licencias como persona jurídica y de forma acumulativa integrado en el capital de una o más personas jurídicas.

Del mismo modo, tampoco debe admitirse que se alcance (o incluso se pueda superar ese límite) a través de la participación en el capital de dos o más personas jurídicas que sean titulares de las licencias.

Por último, también debe limitarse la posesión de licencias en el caso de personas jurídicas que a su vez sean socias de otras.

La razón por la cual proponemos la modificación es la necesidad de que el límite que establece la norma (que amplía notablemente el actual), sea realmente efectivo, y no dé lugar a situaciones que puedan desembocar en un abuso de posición por parte de algunas personas o entidades con los efectos distorsionadores de la competencia que ello supondría. Por razones de transparencia y de cara a la más correcta articulación del mercado, nuestra propuesta resulta plenamente coherente.

Segunda. En relación con el artículo 8.3

En relación con el artículo en su punto 3 habría que añadir el concepto “ayuda económica” quedando redactado de la siguiente manera:

3. La Administración mediante planes de ayudas económicas velará porque el colectivo de personas con discapacidad disponga de suficientes vehículos adaptados que cubran las necesidades de las mismas.

Tercera. En relación con el artículo 24

Respecto al artículo 24 añadiremos los puntos segundo y tercero, que dirán:

2. Los ayuntamientos no podrán reducir el número de plazas con las que el vehículo haya sido homologado, salvo cuando alguna de esas plazas haya que anularla con el fin de poder adaptar el habitáculo para el acceso de personas con movilidad reducida.

3. Los vehículos que para su finalidad hayan de ser reformados o modificados para que cumplan las exigencias/especificaciones que la norma contemple, el coste del mismo será sufragado por el Ente que decida esta modificación.

Cuarta. En relación con el artículo 29.BIS

El artículo 29.BIS en su apartado 2.a), se ampliará, quedando redactado de la siguiente manera:

2.a) Deberán ser empresas dedicadas profesionalmente al arrendamiento de vehículos sin conductor y/o talleres que previamente hayan sido autorizados para este fin y que cedan sus vehículos sin cobrar por ello un arriendo.

Quinta. En relación con el artículo 31.3

El artículo 31.3 quedará redactado de la siguiente manera:

31.3 El permiso municipal de conductor podrá ser revisado conforme a lo que se determine en las ordenanzas municipales y nunca podrá ser retirado mientras se cumplan los requisitos exigidos para su obtención

Sexta. En relación con el artículo 38.3

En este artículo, 38.3, se suprimirá el párrafo quinto, quedando redactado de la siguiente manera:

38.3 Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligada observancia para los titulares de las licencias, los conductores de los vehículos y los usuarios, debiendo habilitarse por los municipios medidas oportunas para el debido control de su aplicación. No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando se trate de servicios previamente contratados, las tarifas tendrán el carácter de máximas de forma que puedan ser realizados a precio cerrado y el usuario conocer este antes de su realización. Este precio no podrá superar el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigentes.

A fin de garantizar el cumplimiento del régimen tarifario, en los servicios en los que las tarifas tengan carácter de máximas, el precio se calculará en base a los parámetros utilizados por el Ayuntamiento de que se trate, para calcular las rutas en este tipo de servicios velando en todo momento por su buen uso.

Los citados parámetros serán facilitados por el órgano municipal competente mediante su publicación en la página web municipal.

En ningún caso, cualquiera que sea el servicio realizado, se podrá exigir el pago de suplementos que no estén contemplados en el cuadro tarifario vigente.

Séptima. En relación con el artículo 41

En el artículo 41. Regulación y Organización del Servicio, quedará redactado de la siguiente manera:

1. “Los ayuntamientos o los órganos gestores de las áreas de prestación conjunta de servicios podrán establecer, previo informe de las asociaciones representativas del sector, reglas de regulación y organización del servicio a

fin de garantizar, en todo momento, la prestación del servicio de taxi en su ámbito territorial”.

2. Sin perjuicio en los dispuesto en el párrafo anterior, los ayuntamientos no podrán fijar un número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a una licencia de AutoTaxi puedan realizar servicios.

Por lo cual,

SOLICITO se tengan por formuladas las alegaciones que anteceden.

Madrid, 17 de octubre de 2022.