



D^a M^a Teresa Barcons Marqués
Secretaria General Técnica

INFORME AL PROYECTO DE DECRETO, 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”

En relación con el tema referenciado y dentro del plazo que nos han concedido para emitir informe, al no existir una postura común de todas las asociaciones que constituyen la entidad en relación al contenido íntegro del texto, se transcriben a continuación las observaciones enviadas por algunas de ellas y el resto de asociaciones tanto del departamento de mercancías como del de viajeros, no han formulado manifestación alguna.

DEPARTAMENTO DE VIAJEROS:

➤ **AMT (Asociación Madrileña del Taxi)**

Manifiestan que no presentan alegaciones en esta fase de la tramitación

➤ **FPT (Federación Profesional del Taxi)**

En primer lugar, hemos de comenzar planteando dos cuestiones previas, como son la improcedencia de la tramitación de la modificación del Decreto 74/2005 por la vía de urgencia y la inexistencia de justificación de la necesidad y oportunidad de esta modificación.

I.- INEXISTENCIA DE LA JUSTIFICACION DE LA NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA MODIFICACION.

El Artículo 6 del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, relativo a la Memoria del Análisis de Impacto Normativo (MAIN), exige en su apartado 1.a) que dicha Memoria identifique con claridad los fines, objetivos perseguidos, oportunidad y legalidad de la norma, debiendo justificar por tanto la necesidad y oportunidad de la misma.

En el presente caso, cuando la MAIN hace referencia en su apartado I a la oportunidad de la propuesta de modificación del Reglamento a la que se refiere, se centra única y exclusivamente, en la modernización y en la flexibilización de los servicios prestados mediante esta modalidad de transporte de viajeros adaptándolos a la realidad requerida por los usuarios, de forma que los servicios satisfagan la necesidad de movilidad de los mismos con calidad y seguridad pero no contiene justificación ni análisis alguno sobre la necesidad y oportunidad de la reforma en sí ni sobre la necesidad y oportunidad de ninguna de las modificaciones que plantea que, por otra parte, son las mismas que ya se plantearon. La última modificación del decreto 74/2005 fue del 2019, poco ha cambiado el transporte, para que simplemente ese sea el justificante para otra vez volver a cambio el citado reglamento.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1^a planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16
B85854206



Tal como ocurrió ya en la MAIN relativa a la anterior modificación, la MAIN actual carece de motivación acerca de las razones que justifican la necesidad y oportunidad de la reforma, hasta el punto de que la única justificación recogida en la parte expositiva del proyecto de Decreto se refiere a los cambios que se han producido en el mercado de transporte de este tipo de servicios, a las distintas modificaciones normativas que afectan al contenido del reglamento modificado y a la necesidad de modernización del sector del taxi y la racionalización y flexibilización de los servicios, no conteniendo ningún tipo de razonamiento que justifique cómo ni de qué manera la norma va a conseguir la adaptación del sector del taxi a los cambios que se han producido en el mercado ni cómo va a alcanzar los objetivos de modernización y racionalización de los servicios a los que se refiere como justificación de la reforma.

Las argumentaciones contenidas en la parte expositiva del Proyecto de Decreto, que no son más que un “corta y pega” de la parte expositiva del Decreto anterior, resultan carentes de rigor y razonabilidad y en ningún momento justifican ni motivan la necesidad y oportunidad de la norma, por lo que, tal como ya ocurriera con el anterior, no es descartable que en la tramitación del proyecto se emitan por los distintos agentes intervinientes en la elaboración de la norma (Comisión Jurídica Asesora de la Comunidad de Madrid, Abogacía General de la Comunidad de Madrid, etc.) informes y dictámenes que ponga de manifiesto dicha falta de motivación y requieran la fijación del ‘por qué’ o el ‘para qué’ de la reforma.

Finalmente, la MAIN incumple lo dispuesto en el art. 6, apartado g), del Decreto 52/2021, de 24 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se regula y simplifica el procedimiento de elaboración de las disposiciones normativas de carácter general en la Comunidad de Madrid, el cual exige **una justificación si la propuesta no estuviera incluida en el Plan Anual Normativo**.

En el presente caso, lejos de ofrecer la justificación requerida, la MAIN se limita a establecer en su apartado IX que “el proyecto normativo se encuentra incluido el Plan Normativo de la Legislatura 2021-2023 de la Comunidad de Madrid, habiéndose iniciado la tramitación administrativa con anterioridad a la aprobación de dicho plan”. Sin duda alguna no es esta la justificación requerida por el reseñado art. 6, apartado g) del Decreto 52/2021.

III.- En cuanto al **CONTENIDO Y ANALISIS JURIDICO DE LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN EL PROYECTO** hemos de comenzar poniendo de manifiesto que esta Federación Profesional del Taxi de Madrid considera una premisa fundamental el mantenimiento sin alteración alguna de la redacción del apartado 1 del Artículo 10 del Reglamento 74/2055 en lo relativo a la necesidad de que todo titular de licencia municipal de autotaxi tenga la condición única y exclusivamente de persona física, así como el mantenimiento inalterado del límite máximo de 3 licencias por un mismo titular, sin excepción alguna.

Históricamente la Federación Profesional del Taxi de Madrid ha defendido la necesidad, para una correcta y adecuada prestación del servicio en cuanto a calidad del mismo y en cuanto al mantenimiento del umbral de rentabilidad mínima en su explotación, la prestación de servicios de transporte únicamente por personas físicas y limitada a una licencia por persona.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



Del mismo modo, y por las mismas razones alegadas anteriormente, esta Federación Profesional del Taxi de Madrid ha defendido siempre, y seguirá defendiendo, la prohibición del arrendamiento o cesión de las licencias para su explotación por terceros, así como la imposición de las correspondientes sanciones a quienes lleven a cabo dichas prácticas, motivo por el cual se considera plenamente acertada la inclusión del arrendamiento o cesión de la explotación de la licencia o del vehículo como causa de extinción de las licencias de autotaxi en el art. 18.1.b).

En los últimos años han proliferado en el sector diversas empresas que, bajo la apariencia de entidades de gestión de las licencias de aquellos titulares que no las trabajan ni gestionan personalmente, están llevando a cabo auténticos arrendamientos encubiertos garantizando una rentabilidad mínima a aquellos titulares que contratan con ellas la gestión de sus licencias, contratando trabajadores a los que sobreexplotan a fin de maximizar los beneficios, imponiéndoles jornadas de trabajo muy superiores a las legalmente establecidas y exigiéndoles recaudaciones mínimas inalcanzables, todo lo cual redundará en un deterioro del servicio y en un descenso de la seguridad de los usuarios.

La experiencia nos viene demostrando que los principales clientes de las empresas de gestión a las que se viene haciendo referencia son en la mayoría de los casos inversionistas que adquieren las licencias para explotarlas económicamente, titulares de licencia jubilados o incapacitados para la profesión, o viudos/as de titulares trabajadores del taxi, todos los cuales prefieren entregar sus licencias y sus vehículos a dichas empresas a cambio de una cantidad mensual fija, en lugar de gestionarlas personalmente, contratando conductores, tramitando las adquisiciones de sus vehículos, tramitando las altas y bajas en Seguridad Social de sus conductores, etc., incurriendo con ello en auténticos arriendos o incluso subarriendos de sus licencias encubiertos bajo una supuesta apariencia de legalidad mediante un contrato de gestión.

Por tal motivo, se considera plenamente acertada no solo la inclusión del arriendo o cesión como causa de extinción de la licencia municipal de autotaxi, sino también la obligación de la transmisión de la licencia en el plazo máximo de un año a partir de la jubilación de su titular, pues eliminando uno de los principales focos de captación y creación de ese arrendamiento ilícito se impedirá la proliferación del mismo.

Debemos de manifestar nuestro total rechazo al apartado 2 del art. 41 del Reglamento. Relativo a la supresión de la posibilidad de los Ayuntamientos de establecer un número máximo diario de horas en las que los vehículos adscritos a una licencia de autotaxi, puedan prestar servicio. Atacan directamente a la autonomía municipal para ordenar su transporte público urbano, el espacio de dominio público, cuestiones medioambientales, eliminan la capacidad organizativa de los Ayuntamientos, de un servicio de interés general.

La regulación horaria ha sido una reivindicación constante en el sector del taxi que ha costado grandes esfuerzos conseguir, redundando en una mejor calidad del servicio, mejora de las condiciones medioambientales, mejoras en la contratación, y en una mejor distribución del tiempo efectivo que los vehículos permanecen a disposición de los ciudadanos en función de las necesidades de cada momento, por lo que se considera absolutamente necesario el mantenimiento de una regulación horaria que se ha

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16
B85854206



demostrado útil y cuya eliminación únicamente favorecería precisamente a los especuladores y empresas de gestión a las que se ha hecho mencionan con anterioridad, en detrimento de los trabajadores autónomos que son todavía mayoría en el sector del taxi, por lo que mostramos nuestra absoluta oposición al contenido que se pretende dar al art. 41.2 en el proyecto, por considerar que supone un retroceso en los derechos adquiridos por los trabajadores autónomos y una traba más para la conciliación de la vida laboral y familiar, en contra de los principios más básicos sentados por el Estatuto del Trabajador Autónomo.

Estas acciones que quiere introducir este Gobierno de la CCAA de Madrid no son novedosas, esto ya se ha hecho en otros países y las consecuencias son desastrosas y las soluciones en todos estos lugares son volver al lugar de partida.

La actual regulación horaria lleva organizando al servicio del taxi desde hace más de 40 años. Esto nos ha distinguido como uno de los mejores taxis del mundo.

Para poner ejemplos de las consecuencias negativas de la liberalización tanto de los horarios, como de las tarifas del taxi, vamos aportar datos y consecuencias de la implementación de estas medidas en otras ciudades y países.

Para no cometer los mismos errores del pasado, tomaremos como fuentes el informe sobre la desregulación del sector del Taxi, elaborado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte en los años 80 y 90.

LA DESREGLAMENTACION DEL TAXI: UNA COMPARACION INTERNACIONAL

(ITF) (sábado, 29 de marzo de 2003)

Presentamos a continuación un estudio comparativo de la situación del taxi a nivel internacional tras la puesta en marcha, en los países citados en este documento, de normas liberalizadoras muy similares, en la intención, a las que ahora se intentan aprobar en todo el estado español. En él se presentan las ventajas e inconvenientes de las medidas adoptadas y finaliza con una conclusión bastante clara y que hace presuponer cual será el futuro del taxi en comunidades como Cataluña, Madrid, etc. si esos anteproyectos salen adelante tal como han sido redactados; ya que, aunque la desreglamentación que aquí se pretende no es tan amplia, significa el primer paso para su apertura total.

En este párrafo extraído del estudio se condensan los resultados de esa liberalización: " Los resultados de las consecuencias de la desreglamentación en los distintos países parecen indicar que no han sido particularmente beneficiosas ni para el consumidor, ni para las compañías explotadoras y conductores. En muchos casos, la desreglamentación ha llevado a un incremento en las tarifas y a una reducción en la calidad del servicio. Los ingresos de las compañías y conductores han disminuido y no se han producido innovaciones de importancia en la industria, cuya estructura experimentó una mayor fragmentación, como consecuencia del mayor número de operadores individuales y del alquiler de los taxis

LA DESREGLAMENTACION DE LOS TAXIS:

*Una comparación internacional Por Chong-Ho Kang Miembro de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) * Prólogo*

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



1. Razones para la reglamentación o desreglamentación de los taxis o La reglamentación y la industria de los taxis o Razones a favor y en contra de la reglamentación o Tipos de reglamentación

2. Implantación de la desreglamentación de los taxis o USA o Reino Unido o Suecia o Nueva Zelanda o Japón o Corea del Sur o Australia (Adelaida) o Irlanda (Dublín) o Países Bajos

3. Situación después de la desreglamentación o Resultados de los países desreglamentados o Efectos de la desreglamentación 1. Número de taxis 2. Nivel de las tarifas 3. Calidad del servicio

4. Cambios en la industria

5. Condiciones de trabajo

6. Re-reglamentación

Como hacer frente a la desreglamentación en la industria de los taxis PROLOGO.

Si bien el número de las personas que trabajan en la industria mundial de los taxis es desconocido, teniendo en cuenta que en los Estados Unidos solamente su número es de unas 300.000, el total mundial de taxistas debe ascender a varios millones.

Los taxis son una parte esencial del sistema de los transportes públicos, tanto si se trata de limusinas de lujo para el servicio de aeropuertos como de los humildes "ricksha" motorizados. Los taxistas pueden ser, entre otros, propietarios-conductores, miembros de cooperativas o empleados de compañías, que tienen en propiedad varios cientos de vehículos. En la mayor parte de los casos, tanto su vida laboral como sus ingresos se encuentran gobernados por normativas establecidas por las autoridades nacionales o regionales, que también se extienden a las tarifas que pueden cargar.

Aunque no cabe duda de que la seguridad pública exige que los taxistas observen normas muy estrictas, a menudo, la recompensa recibida por la provisión de este servicio es baja y sus horarios de trabajo son frecuentemente muy prolongados, aun en comparación con otros sectores del transporte por carretera. La industria de los taxis no se ha visto libre de los efectos de la desreglamentación y de las fuerzas del mercado liberalizado, dogma popular ente los gobiernos de la década de 1980. En muchos países, las autoridades encargadas de la supervisión de la industria de los taxis consideraron que la ley de la oferta y la demanda era de por sí un mecanismo reglamentario suficientemente eficaz. Consiguientemente, fueron muchos los intentos de reforma de la industria sobre la base de la simple aplicación de la disciplina económica. En muchos casos, esta política constituyó un rotundo fracaso.

La calidad del servicio fue en declive, se incrementaron los conflictos y, todavía mejor, los trabajadores se vieron obligados a trabajar un número aún mayor de horas para obtener menos ingresos y con menor seguridad en su trabajo. Choong-Ho Kang, ex director de política del Departamento Internacional de la Federación de Sindicatos de Taxistas de Corea, concluyó recientemente una disertación sobre "**La desreglamentación de los taxis: Una comparación internacional**" para su MSc (Ing.) en la Universidad de Leeds, Reino Unido, también ha preparado este documento para todos los sindicatos interesados en mejorar las condiciones laborales de los taxistas².

1 razones para la reglamentación o desreglamentación de los taxis *

La reglamentación y la industria de los taxis * Razones a favor y en contra de la reglamentación * Tipos de reglamentación

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16

B85854206



LA REGLAMENTACION EN LA INDUSTRIA DE LOS TAXIS

A finales de los años de 1920 y comienzos de la década siguiente –momento en que ciertos países capitalistas se vieron afectados por la Depresión-, se introdujo la intervención gubernamental en la economía de mercado, que siguió generalizándose hasta los años de 1970, gracias al fortalecimiento de la reglamentación en el sector privado y de la importancia cada vez mayor del sector público. Desde mediados de la década de 1970, comenzaron a escucharse críticas contra la intervención gubernamental en la economía, habiéndose aducido que resultaba en baja eficiencia y que reducía el poder competitivo de la industria.

Como resultado de ello, se fue implantando en varios países desarrollados la desreglamentación en el sector privado y la privatización en el sector público. Esta tendencia adquirió proporciones globales – con inclusión de países en desarrollo y aun de países socialistas- en las décadas de 1980 y 1990, si bien sus antecedentes y las medidas introducidas variaban considerablemente. La razón fundamental de la reglamentación era conseguir eficiencia económica e igualdad social, mediante la restricción del ingreso en el mercado, el control de los precios y la mejora de la calidad.

Las características de los taxis varían significativamente de un país a otro en términos de su porcentaje del mercado, tipo de los vehículos, sistema operacional, nivel de reglamentación y aun nombre asignado a estos vehículos. Por regla general, los taxis se clasifican como modo intermedio de transporte público (para tránsito), hallándose colocados a medio camino entre los automóviles privados y los autobuses. A pesar de su menor papel y porcentaje dentro del sistema general de transportes, no cabe duda de que siguen desempeñando un importante papel en zonas en donde no existen otros modos apropiados de transporte público y para personas como los discapacitados, cuyo acceso a otros modos de transporte resulta difícil.

La reglamentación de la industria de los taxis se introdujo también durante la década de 1930, particularmente, por medio de una institución de concesión de licencias, si bien se ha afirmado que su origen se retrotrae a 1635, momento en que se introdujeron en Londres los coches de alquiler. Posteriormente, se extendió la reglamentación al control del nivel de las tarifas y a la calidad de los servicios hasta mediados de la década de 1970, en que se inició la desreglamentación. A continuación, la desreglamentación comenzó a propagarse por países tales como los Estados Unidos, Reino Unido, Suecia, Nueva Zelanda, Japón, Corea y otros

RAZONES A FAVOR Y EN CONTRA DE LA REGLAMENTACION

La industria de los taxis es, probablemente, uno de los sectores más polémicos, con argumentos a favor y en contra. De acuerdo con algunos autores, la industria debería desreglamentarse a fin de conseguir una mayor eficiencia económica, mientras que otros defienden que la reglamentación debe seguir en pie, en aras de la seguridad pública y de la protección del consumidor.

Al mismo tiempo, los puntos de vista de las compañías explotadoras y de los conductores se encuentran en conflicto. Los defensores de la desreglamentación sugieren que la desreglamentación del ingreso en el sector y de las tarifas podría reportar al consumidor beneficios tales como una mayor disponibilidad, tarifas más bajas y mejor servicio. Además, defienden que la desreglamentación puede promover la innovación dentro del sector, con la introducción de diversas opciones de precio-servicio y nuevos tipos de servicio, tales como taxis de trayecto compartido.



Los defensores de la reglamentación consideran que el ingreso libre en el sector puede llevar a una excesiva oferta de taxis, que podría conducir a una salvaje competición entre compañías y entre conductores. Como consecuencia de ello, es posible que se produzca un deterioro en las condiciones de trabajo y que se debiliten los cimientos de la industria. También defienden que la desreglamentación podría incrementar las tarifas y empeorar la calidad del servicio. En la Tabla siguiente, se presenta una comparación de las razones a favor y en contra.

TIPOS DE REGLAMENTACION

La forma más típica de reglamentación del ingreso en el sector es el sistema de concesión de licencias, que lleva consigo, diversos métodos para fijar el número de licencias, tales como: - **Techo arbitrario, fijado mediante la congelación del número de licencias para satisfacer la demanda.** - **Empleo de una relación para determinar el número de licencias. Este sistema está generalmente basado en la población de la zona donde se realiza el servicio.** - **El solicitante deberá demostrar la necesidad, antes de que se proceda a la extensión de una nueva licencia.** - **Sistema de franquicias, por el que la autoridad concede el derecho de operar un número determinado de vehículos a contrata, con determinados cargos.** - **Criterios mínimos, en el que el acceso al mercado se halla condicionado a que el operador cumpla con normas mínimas por cuanto al vehículo, seguro, formación profesional y conocimientos del conductor, disponibilidad para el servicio, número mínimo de taxis por compañía, etc.**

Algunos de estos criterios pueden ser muy estrictos y representan una considerable barrera para el ingreso en el mercado. El control de las tarifas adopta dos formas, a saber, la especificación del nivel de la tarifa y la reglamentación de su estructura. El control sobre el nivel de las tarifas puede ir desde el establecimiento de la tarifa máxima permitida o fijación de una tarifa mínima, hasta la especificación de la tarifa exacta a cargar. Si las tarifas se fijan a un nivel excesivamente bajo, se esperará que las compañías explotadoras abandonen la industria. Por el contrario, si se establece un nivel demasiado alto, es posible que se incrementen los beneficios de la industria y que aumente el número de taxis.

El control de la estructura de las tarifas incluye su diferenciación de acuerdo con la hora del día, combinación entre tiempo y distancia del desplazamiento y cargos adicionales por equipaje u ocupación múltiple del vehículo. La reglamentación de la calidad del servicio lleva consigo la supervisión de la adecuabilidad del vehículo y de la calidad del conductor en términos de su educación y conocimientos de la zona. En algunos países, se exige que se encuentre a la vista de los pasajeros el nombre del conductor o el número del vehículo o ambos, a fin de que el pasajero pueda presentar una queja, caso de que se produzca alguna violación de las normas. Las compañías explotadoras están obligadas a proporcionar el servicio en todo momento y en todas las zonas o a pertenecer a un centro radiotelefónico de reservas, para asegurar una elevada disponibilidad de servicio.

Otros importantes elementos en la reglamentación de los taxis pueden ser los derechos de monopolio, que consisten en la franquicia exclusiva para organizar servicios de taxis en una zona geográficamente limitada y en el derecho exclusivo a ofrecerse en alquiler. A fin de excluir a otros vehículos que no tienen permitido ofrecerse en alquiler, tal vez sea necesario que los taxis puedan identificarse fácilmente, mediante la adopción de vehículos o distintivos específicos. *** *Implantación de la desreglamentación de los taxis USA* Por regla general y en la mayor parte de los estados de los Estados Unidos, la industria de los taxis ha estado reglamentada por los gobiernos municipales y, consiguientemente, tanto el contenido como el grado de reglamentación carecen, en la práctica, de uniformidad.

Esto, no obstante, existen ciertos elementos comunes por cuanto, a la reglamentación aprobada en la mayor parte de las ciudades, a saber, restricción de ingreso, control de tarifas mediante la imposición de tarifas máximas y reglamentación de la calidad mediante la introducción de normas

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16
B85854206



de servicio. A finales de la década de 1970 y comienzo de los años 80, se produjo una importante desreglamentación económica en la mayor parte de las industrias del transporte a nivel federal. Ello llevó a una eliminación total o parcial de la reglamentación económica en la industria de los taxis para 1985 en 22 ciudades, en las que el mercado de las solicitudes de taxi por teléfono alcanzaba del 70 al 80% del mercado total de los taxis.

Las principales ciudades afectadas fueron San Diego, Seattle, Phoenix, Atlanta, Portland, Sacramento, Kansas City y Milwaukee, Tucson en Arizona, Oakland y Fresno en California y Raleigh en Carolina del Norte. En New York, en donde el número de taxis amarillos había permanecido fijo (11.787), de conformidad con el sistema de licencias de medallón, se permitió el alquiler de taxis en 1979.

Posteriormente, la mayor parte de los taxis se alquilaban a otros conductores sobre la base de turnos dobles o de "subalquiler" lo cual hizo que, en 1993, solamente 3.670 taxis fueran conducidos por el propietario del medallón y, de entre ellos, el 20% se encontraban asimismo alquilados a un segundo conductor. De conformidad con el contrato de alquiler, un conductor debe pagar al propietario una cantidad fija por cada turno o semana, debiendo responsabilizarse por los gastos operacionales.

Por otra parte, el propietario tiene garantizados beneficios estables, sea cuales fueren la cantidad de tiempo de trabajo o los ingresos del conductor. Durante 1996/1997, la ciudad de New York extendió unos 400 nuevos medallones, mediante subasta al precio del mercado.

A pesar del fracaso en multitud de ciudades desde finales de los años 70 a comienzos de la década de 1980, siguen en marcha nuevos debates sobre la desreglamentación de los taxis, siendo probable que, en la década actual, se produzca la desreglamentación del sector en ciudades tales como Indianápolis (1994), Houston (1995), Denver, Hartford y Boston, etc.

REINO UNIDO (INGLATERRA)

En 1992, el número de taxis en Londres ascendía a 16.500, con unos 30.000 más en el resto de Inglaterra. También había en dicha fecha unos 100.000 automóviles privados de alquiler en toda Inglaterra, 40.000 de ellos en Londres. El porcentaje de conductores propietarios autónomos es del 60% aproximadamente, de la flota de taxis de Londres y aún más alto en el resto del país.

En Inglaterra, hay más de 300 autoridades encargadas de la concesión de licencias, a saber, la Policía Metropolitana de Londres y, en el resto del país, los consejos metropolitanos o de distrito. Las características de la concesión de licencias de taxis en Inglaterra difieren considerablemente de una zona a otra, puesto que las autoridades municipales cuentan con un considerable margen de discreción a la hora de administrar el sistema, si bien la legislación básica fuera de Londres es uniforme.

Al mismo tiempo, el sistema de concesión de licencias en Escocia e Irlanda del Norte es totalmente distinto del vigente en Inglaterra, mientras que Gales sigue el sistema adoptado en Inglaterra. Por regla general, y con la excepción de Londres, los controles sobre el número de licencias y sobre las tarifas afectan a los taxis, pero no a los vehículos privados de alquiler, si bien es cierto que la normativa sobre calidad tiene aplicación a ambos tipos de vehículo. Las autoridades pueden revocar una licencia si se producen ciertos delitos, particularmente, delitos que pueden poner en peligro la seguridad de los pasajeros (delitos de conducción, crimen violento u hostigamiento sexual).

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



Valga señalar que, si bien no se ha impuesto en Londres un control sobre el número de taxis, los exámenes sobre el conocimiento de la zona son tan estrictos que actúan a manera de impedimento de entrada. Como resultado de la Ley de Transportes de 1985, se produjo una desreglamentación parcial, que facilitó el ingreso en la industria de los taxis, al eliminar la discreción absoluta de las autoridades municipales al conceder las licencias. Además, la Ley permite a los consejos de distrito la introducción de taxis compartidos, cuando el 10% de los titulares de licencia del distrito así lo solicitan por escrito. La Ley introdujo también la posibilidad de explotar los taxis a manera de vehículos de servicio público, sin cesar en su función como taxis.

Esto, no obstante, no se eliminaron las restricciones de ingreso en todas las autoridades municipales y, en 1991, el 54% de las mismas seguían imponiendo restricciones numéricas. Además, y a pesar de la tendencia hacia la liberalización del ingreso en el sector, va en aumento el número de consejos que tienden a utilizar la reglamentación de las tarifas. SUECIA Inmediatamente antes de la desreglamentación, Suecia contaba con unos 12.000 taxis en todo el país que, en su mayoría, eran pequeñas compañías con uno o dos permisos. Se introdujo legislación por la que se forzaba a dichas compañías a pertenecer a un centro radiotelefónica de reservas, que hacía de servicio mediador y negociaba con las autoridades la adquisición de servicios para requisitos públicos.

La industria sueca de los taxis había estado sujeta a diversas reglamentaciones sobre el ingreso, tarifas y servicios, hasta que se produjo su desreglamentación en 1991 (otros modos de transporte habían sido sometidos a una intensa desreglamentación en 1963). El número de taxis en cada parada se hallaba limitado a la cantidad requerida para satisfacer la demanda esperada en la zona para la que tenían licencia, quedando su servicio restringido a dicha zona. La decisión sobre tarifas se realizaba a nivel del gobierno central (Ministerio de Transportes antes de 1980 y Consejo Asesor sobre el Transporte Nacional, a continuación) y era uniforme para todo el país. Además, la ley limitaba el número de centros de reservas a uno en cada zona de explotación y tanto las compañías como los conductores debían obtener una licencia de conductor de taxis.

Sin embargo, la Ley sobre Política de Transportes de 1990 –que promovió una desreglamentación aún mayor en el transporte público- hizo que la desreglamentación se extendiera también a los taxis. Dicha desreglamentación se llevó a cabo en cinco etapas:

✓ -Eliminación de las barreras para el ingreso, lo cual permitió que las compañías explotadoras contaran con el número de taxis por ellas deseado. -Eliminación del control sobre las tarifas, de forma que las compañías pudieran fijar sus propias tarifas.

✓ -Abandono del requisito de que todos los taxis debieran pertenecer a un centro radiotelefónico de reservas, habiéndose establecido centro de propiedad pública que competían con los centros de propiedad privada en existencia.

✓ -Eliminación de las zonas de explotación geográficamente restringidas.

✓ -Eliminación de la reglamentación estricta sobre horarios de trabajo

*. Además del sistema de concesión de licencias en vigor, **se volvieron a introducir ciertas normas encaminadas a asegurar la calidad del servicio.***

Se exigió, por ejemplo, que tanto los conductores como las compañías explotadoras se sometieran a evaluación para establecer si eran personas aptas, mediante investigación de sus antecedentes penales y, desde 1994, el conocimiento de la zona de operación se ha transformado en un requisito para poder ser taxista.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16
B85854206



NUEVA LANDA

Al igual que Suecia, Nueva Zelanda es un país típico en el que la desreglamentación de la industria de los taxis se produjo simultáneamente en el entero país, contra lo ocurrido en los EE. UU. y en el Reino Unido, en donde la desreglamentación de los taxis se fue introduciendo a un nivel más local. Con anterioridad a la desreglamentación de 1989, el Gobierno central (Ministerio de Transportes) imponía una reglamentación estricta sobre la industria de los taxis por cuanto al ingreso en el sector, tarifas y calidad del servicio.

En 1989, el número de licencias de taxis se redujo de 3.2465 a 2.762 (454 vehículos se hallaban en manos de 9 compañías de la zona metropolitana de Wellington). Ello se debió a que raramente se extendían nuevas licencias, como resultado de la existencia de un estricto requisito de asistir a una audiencia pública, en la que las autoridades evaluaban la necesidad de extender nuevas licencias. En diciembre de 1987, había 78 niveles distintos de tarifas. La fijación del nivel de las tarifas corría a cargo del secretario de Transportes, sobre la base de los costes más los gastos de explotación, gastos permanentes, salarios y un 10% de beneficios, con un sistema nacional de indización. También se impusieron controles de la calidad sobre los vehículos, competencia del conductor y rendimiento de las compañías explotadoras.

La desreglamentación se introdujo mediante la Ley sobre concesión de licencias para servicios de transportes de 1989, en la que los taxis y limusinas se definen como pequeños vehículos para el servicio de pasajeros, se elimina cualquier restricción sobre el número de licencias para el servicio de pasajeros y se permite que las compañías explotadoras fijen sus propias tarifas.

Sin embargo, permanecieron en vigor y aun se incrementaron los controles sobre la calidad. Se requiere, por ejemplo, de una nueva compañía que publique un anuncio en un periódico aprobado y que se someta a evaluación para establecer si el solicitante es persona apta para la realización del servicio, comprobándose si posee antecedentes penales y si ha cometido delitos de transporte. La obtención de licencias por parte de los conductores de los llamados “pequeños vehículos de pasajeros” se halla asimismo sujeta a verificación de los antecedentes penales y de conducción, exigiéndoseles también que cuenten con un certificado de primeros auxilios.

Además, tanto las compañías de taxis como los conductores están sujetos a un sistema de puntos por el que el titular de la licencia quedará descalificado por un período de cinco años, si acumula un total de 200 puntos o más en el espacio de dos años.

JAPÓN

En Japón, la industria de los taxis cuenta con dos tipos de licencia, a saber, taxis de compañías y taxis privados. En 1995, el número de taxis a nivel nacional ascendía a 255.984 (49.955 en Tokio) de los 209.607 (31.403 en Tokio) eran taxis explotados por 7.030 compañías (231 de ellas en Tokio).

El marco de la reglamentación de los taxis estaba basado en la Ley del Sector del Transporte en automóvil de 1930, habiéndose controlado el número de licencias desde 1955 mediante el mantenimiento de cierto equilibrio entre la oferta y la demanda. También se ha mantenido bajo control el sistema de tarifas, de conformidad con el principio de que deberían aplicarse por igual a todos los pasajeros, sin provocar una competición injusta entre las compañías explotadoras.

Existen 77 bloques distintos de tarifas a nivel nacional, hallándose en manos de las autoridades municipales la fijación del nivel y estructura de las tarifas, teniendo en cuenta los gastos de explotación y los beneficios. Las compañías, conductores y vehículos se hallan sujetos a normas de calidad tales como una distancia máxima de conducción de 365 km al día en Tokio, horarios de trabajo y períodos de descanso para los conductores, etc. Además, en 1971, se estableció el

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



centro de modernización de taxis de Tokio, que ha impuesto la auto aplicabilidad de las normas de calidad, junto con la inspección, educación y registro de conductores de taxis.

El Gobierno ha venido fomentando la relajación de la reglamentación de los taxis, a la luz de las reformas administrativas introducidas a comienzos de la década actual. El sistema de tarifas se diversificó en muchos sectores, permitiendo la introducción de distintos niveles y estructuras solicitados por compañías individuales e introduciendo en 1997 un sistema de tarifas zonales, por el que las compañías pueden ajustar arbitrariamente los niveles de las tarifas dentro del 10% de la tarifa máxima establecida por la autoridad. Por otra parte, desde 1993, el sistema de control de licencias –que mantiene el equilibrio entre la oferta y la demanda- ha ido relajándose, haciendo posible el aumento o reducción en el número de vehículos en un 5% del total de los vehículos propiedad de cada compañía.

Al mismo tiempo, en 1994-1996, se produjo una reducción en el número de zonas de explotación, que pasó de 2.317 a 1.911, gracias a la fusión de zonas adyacentes. En 1997, el Gobierno decidió intensificar la desreglamentación, relajando la normativa en existencia, política que sigue en marcha, a pesar de la intensa oposición de los sindicatos. Los pasos adoptados han sido: -Relajar el control sobre el mantenimiento del equilibrio entre oferta y demanda, con el propósito de abolirlo en algunos años.

✓ -Permitir la fijación de niveles de tarifas por debajo de la gama (10% del límite superior) y eliminar en el futuro el límite superior de las tarifas.

✓ -Reducir el número de zonas de explotación en el 50% en tres años, de forma que su número sea inferior a 1.000 en toda la nación.

✓ -Reducir el tamaño mínimo de las flotas en las licencias de las compañías explotadoras a menos de 10 vehículos a partir de 1997.

COREA DEL SUR

La estructura de la industria de los taxis en Corea del Sur es similar a la de Japón, estando constituida por taxis de compañías y por taxis privados. En 1997, el número total de vehículos a nivel nacional era de 215.787 (68.518 en Seúl) de los que 87.403 (22.050 en Seúl) eran taxis explotados por un total de 1.814 compañías (260 de ellas en Seúl). Desde 1961, había venido aplicándose un sistema estrictamente regulado de concesión de licencias para el ingreso en el sector. Dichas licencias carecen de límite temporal, permaneciendo en vigor, a no ser que sean revocadas o temporalmente suspendidas, en casos de violación flagrante.

También pueden ser heredadas por el cónyuge o descendiente del propietario original. El Gobierno ha venido regulando las tarifas, mediante el establecimiento de su nivel y estructura de manera uniforme en todo el país. La normativa más importante sobre la calidad del servicio puede que sea la prohibición del cualquier tipo de alquiler, exigiéndose que la licencia sea directamente utilizada por el titular de la licencia.

Esto, no obstante, no se ha eliminado todavía por entero el sistema de alquiler, que ha sido el tema más polémico, junto con el bien conocido sistema salarial basado en comisión. Además, se han introducido normas importantes sobre la calidad del servicio, tales como límites en la edad del vehículo utilizado y la imposición obligatoria de días no operacionales para los vehículos. Sin embargo, desde 1993, gran parte de la normativa aplicable a la industria de os taxis se ha visto relajada y aun desreglamentada, existiendo otras normas que se encuentran en vías de desreglamentación

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16
B85854206



En 1993, se procedió a la desreglamentación parcial de los requisitos para la obtención de licencias, mediante la eliminación del capital mínimo requerido y la relajación del tamaño mínimo de las flotas. Al año siguiente, la fijación de tarifas pasó del gobierno central a las autoridades municipales. Además, y en nombre de la reforma reglamentaria, se trató de introducir una serie de normas de desreglamentación o relajación de las normas de calidad, entre las que se contaban la limitación de la edad de los vehículos utilizados y la norma sobre días no operacionales de los vehículos, política que provocó intensa oposición por parte de los sindicatos.

En 1993, el Gobierno relajó también las condiciones que restringían la concesión de licencias a taxis privados, lo cual parece haber incrementado la tendencia ya generalizada del alquiler de los taxis de compañías.

AUSTRALIA (ADELAIDA)

En Australia, la industria de los taxis funciona de manera independiente en cada estado y, por consiguiente, las características de la reglamentación difieren de un estado a otro. Además, cada estado puede reglamentar y/o desreglamentar el sector, mientras que, a nivel nacional, el Gobierno central está impulsando una vasta gama de medidas de desreglamentación, de conformidad con la reforma nacional de la competición.

En el estado de Australia Meridional, el Gobierno estatal había venido reglamentando la industria de los taxis desde 1956, con lo que no se extendieron nuevas licencias hasta comienzos de la década actual. Sin embargo, en 1991, comenzaron a extenderse licencias adicionales y se abolió la limitación numérica de los automóviles de alquiler, decisión que fue seguida por una nueva reforma reglamentaria en 1994, basada en la Ley del transporte de pasajeros. Adelaida –capital estatal de Australia Meridional- permitió el alquiler, que habían estado prohibido desde 1955, mediante la introducción de un principio de concesión de licencias por el que las licencias se concederían únicamente a una persona o compañía cuya principal ocupación fuera la explotación de taxis.

Esta política fue puesta en práctica, paso a paso, durante la década de 1980, de la manera siguiente:

- ✓ -Los explotadores de taxis y cónyuges enfermos o incapacitados para explotar su negocio personalmente, podían alquilar la licencia si habían estado en posesión de la misma por un mínimo de 15 años y cuando el propietario hubiera alcanzado la edad de 60 años después de 1985.
- ✓ -Se eliminó la restricción general sobre la edad, requiriéndose solamente diez años de servicio continuo a partir de 1987.
- ✓ -A partir de 1989, el período de servicio continuo quedó reducido a cinco años.
- ✓ -Todas las restricciones de alquiler desaparecieron como parte de un conjunto de medidas de desreglamentación de 1991.

Al mismo tiempo, se abandonó el requisito de que los propietarios de taxis debían tener como su ocupación exclusiva o principal la industria de los taxis. En 1997, el número total de taxis en la totalidad del país ascendía a 11.146, de los 1.011 pertenecían a Australia Meridional y 4.293 a New South Wales.



IRLANDA (DUBLÍN)

Hasta 1992, el número de taxis de Dublín había quedado congelado a 1.835, como resultado de los controles de ingreso introducidos en 1978. El aumento experimentado en 1992 fue de 139 solamente, mientras que el número de vehículos privados de alquiler aumentó rápidamente de unos 800 a 3.000 entre 1992 y 1997. Valga señalar que, si bien existen algunos operadores con licencias múltiples, la mayoría cuentan con una sola licencia, que debe renovarse cada tres años y es transferible.

Existen asimismo controles sobre las tarifas, especificándose la tarifa por distancia viajada, tarifa por minuto de espera y otros cargos fijos por equipaje y por horas insociales. Se aplican en la industria normas de calidad tanto a los vehículos como a los conductores. Los conductores, por ejemplo, deben hallarse en posesión de una licencia de vehículo de servicio público y deben estar disponibles para trabajar 40 horas por semana, sin estar empeñados en ninguna otra ocupación que pueda impedir su eficiencia. En 1995, el Gobierno central (Departamento del Medio Ambiente) transfirió a las autoridades municipales algunos de los poderes relativos a la reglamentación de la industria de los taxis, tales como el establecimiento de zonas de taxímetro, concesión de licencias a taxis y vehículos de servicio público, la determinación del número de licencias, la estructura de las tarifas de los taxis y otros.

Sin embargo, el sistema general de reglamentación de los taxis en Dublín se encuentra altamente fragmentado, debido a que tanto el ingreso en la industria como las tarifas se encuentran reglamentados por cuatro autoridades distintas, mientras que las normas de calidad caen bajo la responsabilidad de la Oficina de Transportes. A comienzos de 1998, el Ayuntamiento de Dublín decidió extender 200 nuevas licencias de taxis con accesibilidad para carritos de ruedas y aumentar las tarifas. Estas nuevas licencias se están extendiendo a un precio muy inferior al de su coste comercial actual en el mercado.

PAISES BAJOS (HOLANDA)

La industria de los taxis se hallaba estrictamente reglamentada por una autoridad de establecía el número de compañías, la envergadura de la flota de vehículos y el número de conductores requerido para la operación de taxis en cada zona. Las autoridades municipales extendían nuevas licencias, aplicándose criterios diversos de una región a otra, mientras que la fijación de las tarifas corría a cargo del Gobierno.

A comienzos de 1997, el Gobierno decidió llevar a cabo la desreglamentación gradual de la industria de los taxis, de acuerdo con lo siguiente: en 1998 se introdujo un sistema nacional de concesión de licencias a compañías, licencias a conductores de taxis y certificados de inspección de vehículos sistema que experimentará una nueva relajación a partir del año 2000, a fin de coordinar la oferta y la demanda. Desde el año 2000, tendrá aplicación una tarifa nacional máxima y se permitirá que las compañías determinen sus propias tarifas. En dicho año, se procederá también a la unificación de las zonas actuales de explotación en el entero país y se abolirá el sistema actual de tarifas y licencias, aunque permaneciendo en vigor las normas relativas a la calidad. 2 situación después de la desreglamentación

RESULTADOS DE LOS PAISES DESREGLAMENTADOS

La desreglamentación de la industria de los taxis ha producido resultados muy diversos, como resultado de las diferencias en las medidas introducidas en los diversos países.



Sin embargo, en general, el número de licencias ha aumentado significativamente en los países en donde se han relajado o eliminado las normas relativas al ingreso en el sector y, en muchos casos, se ha observado un deterioro en la calidad del servicio prestado.

La estructura de la industria es hoy día más fragmentada, debido fundamentalmente al enorme incremento en el número de taxistas individuales y de pequeñas compañías. Al mismo tiempo, las condiciones, horas de trabajo e ingresos de los conductores y han empeorado, sin que existan indicios de conseguido mejorar la productividad y la rentabilidad.

Los cambios en el nivel de las tarifas no fueron uniformes, habiendo aumentado en algunos países y caído en otros. Y aunque se observó la introducción de nuevos servicios en algunos casos, la innovación dentro de la industria ha sido inferior a lo esperado.

En las tablas que aparecen en las páginas 22, 23, 24, 25 y 26, se encontrarán datos más minuciosos sobre la desreglamentación en diversos países.

Efectos de la desreglamentación NUMERO DE TAXIS

Tal como cabía esperar, la eliminación de las restricciones de ingreso en la industria resultó en un aumento significativo en el número de taxis, lo cual llevó a una mejora en la disponibilidad del servicio. Entre 1989 y 1991, el número de taxis en Suecia pasó de 12.000 a más de 16.000. en Nueva Zelanda, el número de taxis aumentó de 2.762 a 4.079 entre 1989 y 1994, habiéndose caso duplicado en ciudades importantes tales como Estocolmo y Wellington.

Sin embargo, el índice de aumento varió de una ciudad a otra, aun dentro del mismo país, tal como podrá apreciarse en los casos de tres ciudades de los Estados Unidos, debido a diferencias en el nivel anterior de la oferta y en los requisitos para la obtención de licencias. Por otra parte, el número de taxis experimentó un ligero aumento solamente en aquellos países en donde la reglamentación del ingreso permaneció en pie o solamente se relajó parcialmente, tal como en Inglaterra, Japón e Irlanda (Dublín) y Australia (Adelaida).

Por el contrario, el número de automóviles privados de alquiler experimentó un aumento más rápido en algunos países, por ejemplo, pasó de 50 a más de 900 en Adelaida (1991-1997), de 800 a más de 3000 en Dublín (1992-1997) y aumentó en más de 12.000 en Corea del Sur entre 1993 y 1994.

NIVEL DE LAS TARIFAS

*No se produjo un cambio uniforme en las tarifas en todos los países desreglamentados y, en muchos casos, su estructura se diversificó. En los EE. UU. la **tarifa media experimentó un aumento medio del 12% en las ciudades desreglamentadas, en comparación con las ciudades reglamentadas.***

En Nueva Zelanda, si bien las tarifas aumentaron ligeramente en ciudades pequeñas, experimentaron un descenso en las grandes ciudades, en términos del precio real.

En Suecia, se observó un aumento en las tarifas cargadas en la mayor parte de las grandes ciudades en el período inmediatamente posterior a la desreglamentación, para experimentar una reducción significativa en años posteriores.



Estas diferencias pueden explicarse de la manera siguiente:

Las tarifas pueden aumentar debido a la existencia de una demanda relativamente inelástica de servicios de taxis, cárteles e indemnización por reducción en los ingresos o restricción anterior. Sin embargo, es posible que las tarifas se reduzcan por factores tales como ajustes de beneficios monopolísticos anteriores, eliminación del valor de la licencia y competición implacable.

CALIDAD DEL SERVICIO

No resulta fácil afirmar si la calidad del servicio se mejoró o empeoró, puesto que los resultados varían de acuerdo con los criterios utilizados. En aquellos lugares en donde el número de taxis aumentó significativamente y la mayoría de ellos pertenecía a centros radiotelefónicos de reservas, se experimentó una reducción en los tiempos de espera.

Tal fue el caso en Nueva Zelanda y en Australia (y aun quizá también en Suecia). Se introdujeron nuevos tipos de servicios de taxi en países tales como Suecia, Nueva Zelanda y Japón.

Por otra parte, la calidad de los conductores experimentó un marcado empeoramiento en la mayor parte de los países en donde se eliminaron las restricciones de ingreso en la industria y, en particular, en aquéllos en los que se permitió o se generalizó el alquiler, tal como en New York, Adelaida y Corea del Sur.

En general, la calidad del servicio se halla relacionada con el nivel de la normativa sobre la calidad, esperándose que las normas de calidad sean inferiores en los mercados desreglamentados, en comparación con los mercados reglamentados, tal como puede apreciarse en el caso de Inglaterra.

Además, la calidad del servicio puede verse asimismo afectada por la calidad de los conductores que sirven normalmente a los clientes. Se produjo también un deterioro en la calidad de los conductores en la mayor parte de los países desreglamentados, debido, fundamentalmente, al rápido incremento en el número de nuevos taxistas.

CAMBIOS EN LA INDUSTRIA

El incremento en el número de taxis llevó a una intensa competición entre compañías y aun entre conductores, situación que resultó en una menor productividad y rentabilidad, tal como ha sido posible apreciar en Suecia, Nueva Zelanda y EE. UU.

En ciudades estadounidenses desreglamentadas tales como San Diego y Phoenix se produjo el ingreso y la desaparición constante de pequeñas compañías explotadoras de taxis, mientras que, durante el período de 1991 a 1995, se produjo en Suecia la quiebra de más de 1000 compañías, entre las que se contaban todas las que explotaban más de 10 vehículos. Es posible que la reducción en la rentabilidad afectara la calidad del servicio, el nivel de las tarifas y las condiciones de trabajo de los conductores.

En la mayor parte de los países desreglamentados, tuvo lugar una reducción en el predominio de las grandes compañías de taxis, debido, fundamentalmente, al considerable aumento en el número de los operadores de un solo taxi o de conductores-propietarios privados. Esto quiere decir, naturalmente, que se produjo una mayor fragmentación de la industria.

Por cuanto respecta a las innovaciones dentro del sector, en algunos países se introdujeron nuevos tipos de servicios de taxi, tales como vehículos para 6-8 pasajeros en Suecia, camionetas-taxi y taxis para ejecutivos en Nueva Zelanda y taxis azules en Japón. No se observó ninguna innovación apreciable en la industria de los taxis en los EE. UU., Inglaterra o Australia.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16
B85854206



CONDICIONES DE TRABAJO

Tal como ya hemos mencionado, la reducción en la rentabilidad llevó a un considerable deterioro de las condiciones de trabajo de los conductores (salarios y horas de trabajo) en la mayor parte de los países desreglamentados, debido a que el incremento en la competición forzaba a los conductores a trabajar por más horas, para compensar por la reducción en los ingresos, tanto si se trataba de conductores autónomos como empleados.

En Suecia, por ejemplo, el sistema salarial para los conductores empleados se convirtió en un sistema a comisión y las horas de trabajo de los conductores-propietarios se extendieron.

En muchos casos, los ingresos de los conductores experimentaron un descenso. El alquiler afectó gravemente las condiciones de trabajo de los conductores en aquellos lugares en los que se permitieron o relajaron las normas sobre alquiler, tal como ha podido apreciarse en ciudades como New York y Adelaida y en Corea del Sur.

En Adelaida, por ejemplo –en donde el número de taxis alquilados pasó de 70 en 1989 a 527 (54% del número total de taxis) en 1998 los salarios de los conductores sufrieron **una reducción del 13%** en términos reales desde 1987 a 1996.

Bajo este bien conocido sistema, los conductores se ven forzados a obtener nuevos ingresos mediante la extensión de sus horas de trabajo y aun a costa de violaciones tales como conducir sin el debido cuidado, negación de servicio, cargos excesivos y otras. Este deterioro de las condiciones de trabajo resulta en una reducción de la calidad del servicio

RE-REGLAMENTACION

Como consecuencia de lo que podríamos llamar “efectos secundarios”, volvieron a introducirse ciertas normas, que habían sido anteriormente eliminadas, como parte del proceso de la desreglamentación.

En Seattle, por ejemplo, la desreglamentación llevó a un aumento en el número de licencias, lo cual resultó en un considerable deterioro de la calidad del servicio (engaños con respecto a las tarifas, negativa a realizar carreras cortas, trato descortés de los pasajeros, luchas en las paradas y en el aeropuerto, etc.

En San Diego y Phoenix, la desreglamentación produjo una competición excesiva entre las compañías y un trasiego constante de compañías que entraban y salían constantemente de la industria. En los Estados Unidos, la casi totalidad de las 22 compañías que habían desreglamentado el sector (a excepción de 4 solamente) han vuelto a reglamentar los taxis poco después, mediante la imposición de límites al ingreso en el sector y el establecimiento de tarifas máximas.

En New York –ciudad en la que se produjo un empeoramiento de la calidad del servicio, como resultado de la generalización del sistema de alquiler- la autoridad reglamentaria (TLC) introdujo nuevas normas por las que se prohibía el alquiler de las licencias de medallón individuales a partir de 1990 y, desde 1998, se podría revocar o suspender las licencias, si el conductor era hallado culpable de un número excesivo de violaciones.

En Suecia, la calidad del servicio se empeoró considerablemente, el número de quejas de los pasajeros fue en aumento y se produjeron aun robos por parte de los conductores de taxis, situación que resultó en la reintroducción de 1994 de nuevas normas sobre los requisitos que los conductores debían satisfacer.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



En Nueva Zelanda, el ingreso en la industria de una multiplicidad de nuevos conductores hizo que muchos de ellos estuvieran faltos de la preparación requerida.

Debido a ello, se volvió a introducir la prueba de conocimiento de la zona, junto con algunos requisitos cualitativos adicionales, tales como el despliegue de tarjetas de identidad, que tal vez incrementaran los gastos reglamentarios.

En Adelaida, y como resultado de las observaciones realizadas durante el proceso de relajación de las normas sobre alquileres, se esperaba que se produjera un empeoramiento de la calidad del servicio, al ser menores los beneficios reportados por los conductores.

Así, pues, se introdujeron normas relativas a la calidad, tales como inspecciones en la vía pública por inspectores que pretendían ser clientes y uniformes obligatorios para los conductores.

En Corea, se introdujo en 1997 un nuevo sistema de gestión de recibos, a fin de erradicar el sistema de alquiler y el sistema de salarios a comisión. Además, el Gobierno se halla estudiando la posibilidad de prohibir del comercio en licencias individuales de taxis recientemente concedidas.

La mayor parte de los países que eliminaron o relajaron las normativas sobre el ingreso en la industria o sobre tarifas (Reino Unido y Japón, entre otros) mantuvieron las normas sobre la calidad en la forma de requisitos relativos a vehículos, conductores y compañías explotadoras.

En Nueva Zelanda –país en el que se eliminaron por completo las normas sobre ingreso en la industria y sobre tarifas- se fortaleció la normativa sobre la calidad

COMO HACER FRENTE A LA DESREGLAMENTACION EN LA INDUSTRIA DEL TAXI

Los resultados de las consecuencias de la desreglamentación en los distintos países parecen indicar que no han sido particularmente beneficiosas ni para el consumidor, ni para las compañías explotadoras y conductores. En muchos casos, la desreglamentación ha llevado a un incremento en las tarifas y a una reducción en la calidad del servicio.

Los ingresos de las compañías y conductores han disminuido y no se han producido innovaciones de importancia en la industria, cuya estructura experimentó una mayor fragmentación, como consecuencia del mayor número de operadores individuales y del alquiler de los taxis. Consiguientemente, el ingreso en el sector debería estar de algún modo reglamentado, a fin de conseguir una mayor calidad y una mejora en la seguridad del servicio.

Esto, no obstante, es probable que el sistema reglamentario actualmente en existencia deba transformarse, en aquellos aspectos en que produce graves inconvenientes para los clientes, debido a la menor disponibilidad del servicio, calidad inferior o tarifas más altas. Se trata de una reforma reglamentaria o de una relajación de la reglamentación, más bien que de una desreglamentación, pudiendo sugerirse aquí ciertas medidas de carácter general:

Relajación del sistema de concesión de licencias, que fija el número de los taxis, cuando la oferta es considerablemente inferior a la demanda;

✓ -Flexibilización del sistema de tarifas, mediante la fijación de límites máximo y mínimo por parte de un organismo público;

✓ -Introducción de un sistema de abandono del mercado, mediante el sistema de revocación de licencias o un sistema de renovación periódica de las mismas, con la vista puesta en una mayor calidad;

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16

B85854206



✓ -Prohibición estricta del comercio en licencias y del sistema de alquiler, tras compensación por pérdida del valor de la licencia.

El aspecto más importante en todo esto es considerar las condiciones inherentes de la industria de los taxis en la ciudad o país en cuestión, siendo ésta la razón por la que es posible que las medidas de las reformas reglamentarias puedan variar de un país a otro

Valga señalar, sin embargo, que la normativa sobre la calidad ha permanecido inalterada o se ha fortalecido en aquellos países en los que se han eliminado o relajado las normas sobre el ingreso en el sector o sobre las tarifas.

Además, la industria de los taxis volvió a reglamentarse en algunos países, poco después de su desreglamentación, como resultado de sus “efectos secundarios”.

Cuanto antecede viene a ilustrar que la desreglamentación de los taxis debería realizarse con gran cuidado, teniendo en cuenta las amplias y variadas consecuencias de dicho proceso.

Partiendo de las anteriores consideraciones, las modificaciones al Proyecto de Decreto de modificación del Reglamento de los servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo que desde esta Federación Profesional del Taxi de Madrid se proponen son las siguientes:

ART. 1.

Dado que el ámbito de aplicación del Decreto de cuya modificación se trata es la Comunidad de Madrid y que los servicios de transporte en autotaxi, aunque deban iniciarse en el municipio en el que se encuentre domiciliada su licencia, pueden transcurrir por todo el territorio de la Comunidad de Madrid, se considera adecuado y conveniente que el **art. 1.1** tenga la siguiente redacción:

*El presente Reglamento será de aplicación a los transportes públicos urbanos e **interurbanos** de viajeros realizados en automóviles de turismo taxi en el ámbito de la Comunidad de Madrid”.*

ART. 3.

Se propone la inclusión de un segundo párrafo con la siguiente redacción:

“Todas las licencias de autotaxi tendrán las mismas consideraciones en cuanto a tarifas, regulación de días libres, vacaciones y descansos obligatorios, no pudiendo en ningún caso crearse ningún tipo de preferencia con unas respecto a otras”.

Asimismo, se propone la inclusión de un tercer párrafo con la siguiente redacción:

“Los vehículos adscritos a licencias de autotaxi serán los únicos medios de transporte de viajeros que podrán recoger servicios circulando en la vía pública, servicios solicitados por cualquier medio telemático o en las paradas destinadas al efecto por los municipios que forman parte de la Comunidad de Madrid, no pudiendo ningún otro medio de transporte recoger viajeros bajo estas formas de prestación exclusivas de los vehículos autotaxi.”

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



ART. 10.

Según la MAIN la modificación del art. 10.1 pretende posibilitar (apartado 1 b) que las personas jurídicas puedan ser titulares de licencias de autotaxi, careciendo de cobertura legal tal posibilidad al no aparecer contemplada tal posibilidad en la Ley Autonómica de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, la cual no contiene ninguna previsión que permita la inclusión de la persona jurídica en la titularidad de las licencias.

La inclusión de las personas jurídicas como titulares de licencias de autotaxi no ha sido una reivindicación del sector del autotaxi, hasta el punto de que las principales asociaciones del sector en la Comunidad de Madrid se han mostrado siempre reacias a tal inclusión, no apareciendo justificada en el MAIN la necesidad y oportunidad de tal medida más allá de la necesidad de adaptación de la normativa del taxi a lo dispuesto al respecto por la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo contencioso, de fecha 15 de junio de 2018 (recurso n.º 2312/2018) que resolvió el recurso de casación interpuesto con ocasión de la impugnación del Reglamento Autonómico de Andalucía de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y viajeras en automóviles de Turismo.

En el caso de la Comunidad de Madrid existe una diferencia importante ya que tal como se establece en la referida Sentencia el propio artículo 15 de la Ley 2/2003 de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía establece bajo la rúbrica 'Régimen jurídico de las licencias de autotaxi' *que el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano, así como el de prestación del servicio en el municipio, se ajustará a sus normas específicas, establecidas mediante la correspondiente Ordenanza Municipal de acuerdo con la normativa estatal y autonómica en la materia*, por lo que previendo la propia norma autonómica que la regulación de las licencias se ajuste a la normativa estatal y autonómica, y permitiendo el art. 43 de la Ley estatal 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres la posibilidad de que las personas jurídicas sean titulares de autorizaciones de transporte no existe ningún obstáculo para que pueda tomarse como parámetro de referencia de la legalidad de dicha medida en el Reglamento Andaluz del taxi el referido art. 43 de la Ley estatal.

Por el contrario, la Ley autonómica 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid no contiene remisión alguna a la legislación estatal en cuanto al régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte, estableciendo en su artículo 9.3 que *"el régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio, se ajustarán a sus normas específicas, las cuales deberán seguir las reglas establecidas por la Comunidad de Madrid"*, por lo que no contemplándose en dicha Ley autonómica la posibilidad de que las personas jurídicas puedan ser titulares de autorizaciones de transportes y no realizando remisión expresa a la legislación estatal en este sentido, la previsión contenida en el art. 10.1.b) del proyecto de Decreto carece de cobertura legal y debe considerarse nula, siendo igualmente nula por extensión la expresión "o jurídica" contenida en el art. 17.1 del mismo Decreto.

Al margen de cuanto se ha expuesto, la admisión de las personas jurídicas como titulares de licencias de taxi puede dar lugar a que de facto se vulnere el límite de

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16

B85854206



acumulación de licencias en una sola persona a través de la creación sucesiva de sociedades y grupos de empresas, lo que facultaría la desaparición del sector del taxi tal como se conoce en la actualidad, situación que se verá agravada por la inclusión del apartado 3 del art. 10 en cuanto al límite de 50 licencias por titular, que dará lugar a la acumulación de las licencias en manos de unos cuantos especuladores o de grupos de empresas dominadas por las mismas entidades que controlan el sector de las VTC.

Por el contrario, el mantenimiento de la limitación del número máximo de licencias y la imposibilidad de que una persona pueda ser titular de más de tres sin excepción alguna viene avalado por la Jurisprudencia, entre otras en la STJ-Andalucía (sede de Málaga) de fecha 30 de diciembre de 2015, según la cual la exigencia o la limitación de un número máximo de licencias por persona *“está justificada por la necesidad de evitar la excesiva concentración en pocas de un tipo o clase de licencias cuyo número máximo en el Municipio aparece limitado por las necesidades de la oferta y demanda”*.

Por todo ello, se propone el apartado 3 del artículo 10 la siguiente redacción:

“Un mismo titular no podrá disponer de más de 3 licencias en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid. El número total de licencias de las personas titulares de más de una licencia nunca podrá superar el 10 por 100 del total vigente en un mismo municipio o una misma entidad local competente para su otorgamiento.

Aquellos titulares de licencia que como consecuencia de la adquisición por herencia de una o más licencias superen el límite máximo de 3 vendrán obligados a transmitir en el plazo máximo de uno año aquellas licencias que excedan el límite establecido, dando lugar el incumplimiento de esta obligación a la automática extinción de la licencia o licencias adquiridas por herencia”.

Idéntica argumentación procede en cuanto a la eliminación del límite de acumulación del 10% de licencias en personas que sean titulares de más de una, pues con la eliminación de dicho límite se potenciaría aún más la concentración y acumulación por parte de unos pocos titulares de la mayoría de unas licencias cuyo número aparece limitado por los municipios, lo cual redundaría en perjuicio del servicio de los usuarios.

La justificación contenida en la MAIN según la cual esta eliminación del límite de acumulación del 10% se propone por el hecho de que *“realmente se trata de una limitación temporal ya que, tratándose de un titular de licencia con dos años de antigüedad, transcurridos un año desde su inscripción en el registro como solicitante de la transmisión de otras licencias se podía superar este 10 por ciento”* pone de manifiesto cual es la verdadera intención de la modificación de este artículo, ya que en lugar de eliminar el porcentaje de acumulación sería más conveniente eliminar el plazo de espera, manteniendo la limitación del 10%, que es la verdadera finalidad de la norma para evitar la acumulación de licencias en manos de unos pocos titulares y la especulación con las mismas, pues no podemos olvidar que nos encontramos ante una concesión administrativa.

El conjunto de la reforma planteada, con el incremento del número de licencias por titular, la admisión de las personas jurídicas, la eliminación de los días de libranza y de la regulación horaria, más parece estar destinado a favorecer la acumulación de

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



licencias en manos de grandes empresas y la sobreexplotación de los trabajadores que en la modernización del sector como se dice en la MAIN.

Se estima asimismo procedente el mantenimiento del actual apartado h de este artículo 10 relativo a la obligación de tener cubierta en cuantía no inferior a 50.000.000 € la responsabilidad civil por los daños que se causan con ocasión del transporte, pues supone una garantía para el usuario.

Se considera procedente la inclusión de dos nuevos apartados k y l con la siguiente redacción:

k) No ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo. l) Estar en posesión del correspondiente permiso de conducción de vehículos autotaxi.”

ART 13.4.d

En los permisos de circulación de los citados vehículos de alquiler se debe de incluir la obligación de la correcta clasificación como auto taxi, por lo que deben de clasificarse con el código 10:40 en la ficha técnica y permiso de circulación.

ART. 18.

En correlación con lo expuesto en el art 10, se propone también la inclusión de un nuevo supuesto de extinción de las licencias de autotaxi en este artículo 18 con la siguiente redacción:

“e) El incumplimiento de la obligación de transmisión de la licencia o licencias adquiridas por herencia contenida en el art. 10.3 segundo párrafo, cuando como consecuencia de dicha adquisición el adquirente supere el límite máximo de titularidad de tres licencias establecido en el mismo art. 10.3”.

Asimismo, se propone la inclusión en el apartado d) de la expresión “[...] **o se pase a la situación de excedencia hasta la venta**”.

ART. 22.

Se propone asimismo la inclusión de un apartado 3 con el siguiente contenido:

“A fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los medios de transporte para personas con discapacidad, todos aquellos titulares de licencia que efectúen una adquisición posterior a la primera licencia deberán adscribir a la/s nueva/s licencia/s adquirida/s un vehículo eurotaxi hasta que se alcance el límite máximo del cinco por ciento establecido en el apartado anterior.”

ART 25.Pintura y distintivos

El punto 2 de este artículo no tiene ninguna explicación, ni justificación. Esto generaría una dificultad para las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado e inspectores de transporte de identificar de manera rápida y correcta si estos vehículos son taxis u otra cosa.



A día de hoy no hay dificultad en comprar un coche blanco, por lo que solicitamos la eliminación de este punto.

ART. 26.

A fin de adecuar la redacción de este artículo 26 con la normativa de circulación, se considera apropiado sustituir a la expresión “**no se impida la visibilidad**” por la expresión “**no se impida la correcta visión del conductor**”.

ART. 29 Bis.

Estamos a favor de poder utilizar vehículos de sustitución.

En el APARTADO B del artículo 29 bis, se debe de poner el número de la licencia a la que se sustituye, aparte de la indicación TAXI DE SUSTITUCIÓN”. Los números de las licencias podrán ser adhesivos.

Nos ceñimos al acuerdo de la reunión del departamento de viajeros del CMTC. Lo adjuntamos.

Para mayor control, proponemos un párrafo que diga:

“el órgano competente deberá de emitir una tarjeta identificativa provisional que se vea claramente el carácter provisional de esta medida”.

Proponemos que se contingente el número máximo de vehículos de sustitución en función de los datos que avalen dicha necesidad.

ART. 31.

Se considera pertinente mantener el requisito de carecer de antecedentes penales para la obtención del permiso para el ejercicio de la profesión dado que la exigencia de dicho requisito redundará en una mejor calidad del servicio, debiéndose extender dicha exigencia tanto a los antecedentes penales en España como a los antecedentes penales en el país de origen en el caso de extranjeros, por lo que se considera acertada la inclusión del nuevo apartado c) de este artículo.

Asimismo, se considera procedente incluir la posibilidad de que por parte de los Ayuntamientos pueda establecerse un nuevo requisito que aporte profesionalidad al sector del tipo obtención de un Certificado de Aptitud Profesional o certificado similar, ante la desaparición de la obligatoriedad de disponer del carné de conducir BTP.

ART. 37.

Se propone la sustitución de la redacción del artículo 37 por la siguiente:

“*Artículo 37. Contratación del servicio.*

1. *Como régimen general, el servicio de autotaxi se contratará por la capacidad total del vehículo, pudiendo compartir varias personas el uso del mismo.*



2. *La Administración Municipal o ente competente en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta, previa solicitud fundamentada, podrá autorizar el cobro individual por plaza, sin que el total del precio percibido de los distintos usuarios pueda superar la cantidad que determine el taxímetro. En ningún caso estos servicios podrán realizarse en régimen de transporte regular, tal como aparece definido en la legislación de transporte terrestre.*”

Se debe de tener en cuenta este cambio normativo para no entrar en conflicto con otros tipos de transporte. Tómese en consideración las alegaciones presentadas por Confibus en la exposición pública.

ART. 38.

Tal y como hemos explicado en la exposición del principio de las alegaciones, la liberalización de un servicio de interés general y sobre todo en el aspecto de las tarifas, va a conllevar deterioro del servicio.

Se propone que se elimine la expresión de PREVIAMENTE CONTRATADO. El taxi no tiene la obligación de contratar previamente. La expresión correcta debe de ser SERVICIOS TELEMÁTICOS.

Apartado3. Se propone la siguiente redacción para este apartado.

“Las tarifas aprobadas serán, en todo caso, de obligado cumplimiento para todos los titulares de las licencias, los conductores, los usuarios y para las empresas, aplicaciones o cualquier medio telemático que intervenga en la contratación, debiendo habilitarse por los municipios medidas efectivas para el debido control”.

“No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando se trate de servicios telemáticos a precio cerrado, las tarifas serán de obligado cumplimiento, el usuario deberá conocer el precio antes de su realización. Este precio no podrá superar el estimado para ese recorrido conforme a las tarifas vigentes y sobre las instrucciones que cada ayuntamiento establezca para calcular el precio cerrado.”

“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 los servicios telemáticos a precio cerrado, en el taxímetro deberá de mostrar el importe ofrecido al usuario. Este se mostrará en el taxímetro y en el módulo luminoso del vehículo se visualizará, en todo momento, que el mismo realiza un **SERVICIO TELEMÁTICO A PRECIO CERRADO.**”*

“La tarifa prevista para los servicios telemáticos a precio cerrado únicamente será de aplicación cuando el punto de origen y el punto de destino del cliente sea conocido, no



resultando de aplicación dicha tarifa en los supuestos en que en el trayecto se produzcan paradas intermedias o esperas”.

Se deberá crear por parte de los ayuntamientos, un registro de empresas intermediadoras de servicios del taxi, en donde deberán cumplir con los requisitos que el ayuntamiento determine”

“En ningún caso se podrá hacer descuentos en las tarifas oficiales”

Nos remitimos al acuerdo alcanzado en la reunión del departamento de viajeros sección taxi, en donde AGATM Y FPTM, estaban de acuerdo en no realizar descuentos en las tarifas. Adjuntamos documento.

Justificación de cambio de terminología Servicios Telemáticos

Indicar que las alegaciones planteadas por esta Asociación a la modificación de la Ordenanza Reguladora del Ayuntamiento de Madrid, ya planteamos la diferenciación de sobre la terminología utilizada, entendemos que se debe ser rigurosos y acorde a derecho en la nomenclatura de dichos servicios, por ello transcribimos las alegaciones planteadas, para que se tengan en cuenta en este Decreto:

La distinción entre servicios directamente contratados y servicio previamente contratado es contraria al art. 1261 Código Civil

El art. 1 bis, apartado segundo, de la Ordenanza distingue entre dos formas de contratación. La que denomina “servicio previamente contratado” y define como el servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático y el “servicio directamente contratado” que define como el servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi.

El art. 1 bis, apartado tercero, distingue por su parte dos modos de fijación del precio del servicio de taxi. El que denomina precio según taxímetro y precio cerrado.

Como es bien sabido, el art. 1261 C.C. exige para la existencia de un contrato la concurrencia de 3 elementos: (i) consentimiento, (ii) objeto cierto que sea materia del contrato y (iii) causa de la obligación.

La Ordenanza confunde el modo en el que se realiza la solicitud de un servicio, con el momento en el que nace el contrato. El hecho de que un servicio se encargue mediante mano alzada o llamada telefónica no supone que el contrato necesariamente se perfeccione en momentos temporales distintos.

En efecto, cuando se realiza una solicitud a mano alzada, no es hasta el momento en que el usuario se sube al vehículo, cuando el taxista conoce la dirección de destino y podría entenderse se dan los elementos del contrato, todo ello sin perjuicio de la facultad del usuario de modificar el destino.

Ninguna diferencia existe con una llamada telefónica para que un taxi acuda en el menor tiempo posible a recoger a un usuario a una localización concreta. Sólo cuando el

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



usuario se suba al vehículo conocerá el taxista la dirección a la que debe transportar al usuario.

En cierta medida, cuando se realiza un servicio contratado por teléfono o app, existen dos contratos, uno primero por el que el taxista se desplaza hasta el punto de encuentro y que da derecho al abono del importe de dicho desplazamiento y otro distinto en el momento en que el usuario accede al vehículo.

Dicho de manera más sencilla, asumir que en la contratación por teléfono o vía app no existe inmediatez es jurídicamente erróneo y puede generar confusión. Todo dependerá de las condiciones en las que se produce el encargo y, en particular, como ponía de relieve la Comunidad de Madrid en la existencia o no de un precio cerrado. Nos remitimos al informe del Director General de la Consejería de Transportes remitido el 22 de enero de 2021, folio 364 del expediente:

A la vista de lo anterior, se puede concluir que los servicios realizados mediante la modalidad de precio por plaza con pago individual: 1. Son servicios que deberán ser previamente contratados (nunca directamente). 2. Deberán ser contratados por medios telemáticos (previsión contenida en el artículo 39 ter.1 del proyecto). 3. Deberán ser realizados a precio cerrado para cada uno de los usuarios en relación con el recorrido realizado por cada uno de ellos, los cuales deberán conocer el importe a pagar por el servicio antes de su realización, a los efectos de garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, como establece el artículo 37.2, in fine. Por ello, es preciso suprimir la parte final del apartado b) del artículo 39 bis.3, referida a las paradas intermedias, ya que en este tipo de servicios a precio cerrado si se realizarán, entre el origen y el destino, paradas intermedias

Evidentemente, para la obtención del precio cerrado, el usuario establece el punto de origen y el punto de destino y se compromete a abonar un precio (bien el del taxímetro, bien el prestablecido si este es más barato). En ese caso, podría entenderse que se dan todos los elementos del contrato, pero ello no es necesariamente predicable de todos los supuestos de encargo mediante llamada telefónica o vía app.

Los problemas que plantean estas definiciones han sido puestos de relieve por la propia Dirección General de Organización y Régimen Jurídico, véase el 577 donde señalan:

Debe revisarse si la comprensión del texto realmente demanda la inclusión de definiciones, resultando innecesario la adición del artículo 1 ter cuyo contenido puede incluirse en el artículo 39. Se observa una contradicción en este artículo y las definiciones que se pretenden incorporar, pues mezcla las modalidades de fijación del precio del servicio (precio según taxímetro y precio cerrado), con los modos de contratación del servicio (global, previa por plaza).

Teniendo en cuenta, por tanto, la estrecha relación entre el modo de fijación del precio (cerrado o con taxímetro) y el momento temporal en el que se puede entender perfeccionado el contrato (como señala el informe de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid remitido el 22 de enero de 2021), así como la anulación del citado Decreto 35/2019 por el TSJ de Madrid, que es precisamente el que establece el precio cerrado, procede archivar las presentes actuaciones y reconsiderar en su conjunto la necesidad y oportunidad de la modificación del Decreto

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16
B85854206



ART. 41.

Desde esta asociación nos oponemos al contenido del apartado 2 del artículo 41, el cual debe ser eliminado del proyecto por suponer un retroceso en los avances conseguidos en el sector en cuanto a la ordenación del trabajo y la conciliación de la vida familiar y laboral, siendo además el sentir mayoritario en el sector el mantenimiento de los días de libranza y la limitación horaria, que se han mostrado como la manera más eficaz de organizar y rentabilizar la actividad.

En el anexo 1 se presenta el resultado del referéndum propuesto al sector, en donde se manifiesta la voluntad del mismo, de continuar con la actual regulación de los días libres, regulación horaria y régimen tarifario.

Les adjuntamos acuerdos de la sección taxi del CMTC, en donde la asociación AGATM y la FPTM están de acuerdo en NO eliminar los días de descanso ni los periodos de vacaciones.

ART 45.1. Indicación de la situación de disponibilidad del vehículo.

Se propone la eliminación de previamente contratado por el termino SERVICIO TELEMÁTICO.

1. El servicio se considerará iniciado en todo caso en el momento y lugar de recogida del usuario, excepto cuando se trate de un SERVICIO TELEMÁTICO por radio-taxi, teléfono o cualquier medio telemático, que se considerará iniciado en el lugar de partida del vehículo

ART. 52.

Si lo que se pretende es solventar la problemática que se produce en determinados supuestos en los que licencias domiciliadas en municipios distintos a los que se pretende recoger al cliente que ha solicitado previamente el servicio, para regresar con el cliente al municipio en el que esta domiciliada dicha licencia, la norma en cuestión debe dejar claro el objetivo de dicha modificación, y debe de ser reciproca en cuanto a todos los supuestos, y fundamentalmente debe beneficiar a la mayoría, y por supuesto a los usuarios del servicio del taxi.

Debemos de tener claro que debemos primar el servicio global del Taxi en la Comunidad de Madrid y no dejar abierta la posibilidad de que otros modos de transporte se beneficien de vacíos en nuestra normativa y de no ser capaces de instrumentar de forma fehaciente y clara la prestación del servicio.

Si consideramos que el inicio del servicio se produce dentro del municipio, o del Área de Prestación Conjunta donde esta residenciada la licencia, y este servicio consiste en recoger a un cliente que previamente ha solicitado dicha prestación, aunque se encuentre fuera de su influencia, y este cliente finaliza en el municipio donde tiene residenciada su domicilio la licencia en cuestión, estaríamos solventando toda problemática y se dejaría clara la forma de prestar dichos servicios.



La garantía de dichos servicios quedaría acreditada con los datos del servicio que incluyera: lugar de inicio del servicio o adjudicación del mismo (dentro de su municipio o APC), lugar de recogida del servicio, y finalización del servicio. Junto con los datos del cliente a recoger.

Esta circunstancia posibilitaría recoger a cualquier cliente, en cualquier centro, estación, aeropuerto o domicilio de la Comunidad de Madrid siempre y cuando el servicio haya sido solicitado previamente por cualquiera de los métodos utilizados habitualmente, con la justificación de la demanda del servicio a disposición de los agentes, inspectores o cuerpos y fuerzas de seguridad del estado, y la garantía del servicio prestado por el Taxi de Madrid, independientemente del municipio en el que estuviera residenciada la licencia.

En relación a la disposición final tercera que modifica el decreto 42/2021, de 17 de marzo del Consejo de Gobierno, referente a ampliación de plazo para sustituir el vehículo, estamos de acuerdo en su redacción, pero solicitamos que dicha modificación se efectúe fuera de esta modificación del decreto, tal y como se hizo anteriormente.

➤ **AGATM (Asociación gremial del autotaxi de Madrid)**

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.

2.b) Requiere ampliar, además de los palabras "TAXI DE SUSTITUCIÓN ", deberá de ir indicado en el vehículo el número de licencia del vehículo sustituido

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 lo 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.

Madrid a fecha de la firma
La secretaria del CMTC

PD: Se acompaña como ANEXOS los documentos a los que alude la FPT en sus observaciones y que son el acta notarial de la consulta efectuada en su día y el cuadro de acuerdos del pleno de la sección de TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE TURISMO del CMTC

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta
28020 Madrid
Teléfono: 91 580 30 16
B85854206