



LA TRAICIÓN AL TAXI

¡¡EI TAXI HA SIDO TRAICIONADO!!

Se ha traicionado a un SERVICIO PÚBLICO CENTENARIO como es el TAXI, favoreciendo a un puñado de especuladores que se han hecho de oro con la compra-venta de autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor (VTC's), y/o compraventa de sociedades y sus participaciones para tener un posicionamiento de dominio del mercado del transporte urbano. Sería interesante averiguar si se ha cometido con ello una posible PREVARICACIÓN de algún ente público y si esta traición se ha consumado por parte de antiguos dirigentes del Taxi utilizando INFORMACIÓN PRIVILEGIADA y TRÁFICO DE INFLUENCIAS.

Para entender esta traición nos tenemos que retrotraer en el tiempo a los cambios normativos que se han ido produciendo, y que han favorecido que ahora mismo, en lugar de tener dos sectores claramente diferenciados, tengamos una auténtica BATALLA CAMPAL EN LA CALLE en la búsqueda de usuarios del Taxi y clientes para las vtc's.

LO QUE ANTES TENÍAMOS:

-LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES (LOTT) 16/1987 de 30 de Julio y su REGLAMENTO que la desarrolla, aprobado por el REAL DECRETO 1211/1990 de 28 de SEPTIEMBRE (ROTT). A partir de ahora lo denominaremos LOTT 1987 y ROTT 1990.

-En la normativa entonces aprobada se distinguían dos tipos de transporte público:

- El Taxi (VT-N) estaba regulado en los Artículos 123 - 126 del ROTT 1990
- La VTC estaba regulada en los Artículos 180 - 182 del ROTT 1990.

- El TAXI VT-N y el arrendamiento de vehículos con conductor VTC-N son de carácter DISCRECIONAL, es decir, no estaban sujetos a ningún calendario, horario, ni itinerario pre-establecido, aunque tenían diferencias en cuanto a la prestación de servicios, en referencia a su ámbito de actuación territorial y otros:

	TAXI (VT-N)	Vehículo de Arrendamiento con Conductor VTC
Prestación de servicio	Puede operar sin contrato previo	Contrato previo
	Puede circular por las vías públicas en busca de clientes	No puede circular por las vías públicas en busca de clientes
Otorgamiento autorizaciones	Puede propiciar la captación mediante el LIBRE en Módulo luminoso y cartel de LIBRE	No puede propiciar la captación de viajeros
	Sometido a TARIFAS REGULADAS	PRECIOS LIBRES
Ámbito territorial	Las LICENCIAS las otorga el AYUNTAMIENTO	Las AUTORIZACIONES las otorga la COMUNIDAD AUTÓNOMA.
	Ámbito de actuación territorial su MUNICIPIO o APC	Ámbito de actuación territorial NACIONAL. Art. 91.2 LOTT*

*La COMPETENCIA para LA REGULACIÓN de las VTC's corresponde al ESTADO puesto que su ámbito de actuación territorial es NACIONAL, pero la POTESTAD DE EJECUCIÓN y el OTORGAMIENTO DE LAS

AUTORIZACIONES VTC's corresponde a las CCAA, en las que el ESTADO ya delegó las COMPETENCIAS mediante la **LEY ÓRGÁNICA 5/1987 de 30 de JULIO**.

Como ya había COMPETENCIA EMPRESARIAL entre Vehículos de Arrendamiento con Conductor (VTC'S) y TAXIS (VT-N) se planteó la reducción del número de vtc's y esto se hizo en tres fases:

1º fase: Los **Artículos 48º a 50º de la LOTT LE DAN A LA ADMINISTRACIÓN LA POTESTAD DE RESTRINGIR O CONDICIONAR EL VOLUMEN DE VTC'S** y los supuestos y modalidades en que estas restricciones podían implantarse.

2º fase: El **ROTT** limitó esos supuestos a los casos en los que se apreciara una "MANIFIESTA DESPROPORCIÓN".

3ª fase: Las **ÓRDENES FOM de 1998 y 2008** concretaron ese concepto de "MANIFIESTA DESPROPORCIÓN" introduciendo una regla de proporcionalidad (**1 vtc /30 Taxis**).

LO QUE HA SUCEDIDO:

1) ARTÍCULO 21 de la LEY 25/2009 de 22 de DICIEMBRE (Ley OMNIBÚS):

Con la aprobación de este Artículo 21º se derogaron multitud de Artículos de la LOTT, entre ellos los **Artículos 49º y 50º**, que habilitaban para establecer limitaciones cuantitativas al otorgamiento de autorizaciones vtc's, entendiendo con ello, de manera errónea, que se había producido la **LIBERALIZACIÓN DEL SECTOR**. (Se cometió además el error de NO DEROGAR el Artículo 181º del ROTT que era el que desarrollaba esas limitaciones, lo que permitió que las CCAA siguieran denegándolas).

El sector del Taxi salió a la calle (**Manifestación 27 de Julio de 2012**) a exigir que de nuevo se introdujeran en la LOTT las limitaciones cuantitativas que se habían perdido con la LEY OMNIBÚS, puesto que en el **CONSIDERANDO Nº 21 de la DIRECTIVA 2006/123 CE del PARLAMENTO EUROPEO (DIRECTIVA DE SERVICIOS)** origen de la LEY OMNIBÚS, ya excluía de la aplicación de esta Directiva a los servicios de Transporte:

DIRECTIVA 2006/123 CE del PARLAMENTO EUROPEO:

Considerando Nº21.- Los servicios de Transporte, incluido el transporte urbano, los taxis y ambulancias, así como los servicios portuarios, deben quedar excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva"...

Es decir, se cometieron de inicio tres errores garrafales que nos han llevado al momento actual de lucha en la calle entre ambos sectores.

-Primer error: Aplicar la **DIRECTIVA 2006/123 CE del Parlamento Europeo** a través de la **LEY OMNIBÚS** al TAXI, cuando éste estaba excluido expresamente.

-Segundo error: Entender que la supresión de los **Artículos 49º y 50º de la LOTT** suponían la liberalización del sector de las vtc's, puesto que ya no aparecían limitaciones cuantitativas.

-Tercer error: No derogar expresamente el **Artículo 181º del ROTT** que desarrollaba las limitaciones al otorgamiento de las vtc's, lo que permitió a las CCAA seguir denegando autorizaciones, con la consiguiente peregrinación a través de contenciosos en los Juzgados por parte de los solicitantes. Cabe resaltar que el **REAL DECRETO 919/2010 de 16 de Julio (ROTT 2010)** modificó el **Art. 181** suprimiendo la posibilidad de establecer limitaciones cuantitativas

(modificación ANULADA por la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de Febrero de 2012).

2) APROBACIÓN DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES 9/2013 de 4 de JULIO. (LOTT 2013)

Con la aprobación de la **LOTT 2013** y la modificación de nuevo de su **Artículo 48º** se vuelve a introducir la posibilidad, **mediante Reglamento posterior**, de imponer límites al otorgamiento de autorizaciones vtc's (1 Vtc / 30 Taxis), pero dicha medida no era posible hasta que no se aprobara el REGLAMENTO, lo cual no llegó hasta 2015.

Es más, se estableció en la LOTT 2013 un **plazo máximo de 2 años para sacar a la luz un REGLAMENTO**, y parece que de manera interesada, **dicho Reglamento no vio la luz hasta pasados 4 meses del plazo máximo fijado**,

En este periodo, entre 2009 (LEY OMNIBÚS) y 2015 (ROTT 2015) , se produce **una avalancha de solicitudes de autorizaciones vtc's** por parte de **ESPECULADORES (algunos de ellos dirigentes del Sector del Taxi que utilizaron de manera sibilina la información de la que disponían)**, los cuales, sin ni siquiera adscribir un vehículo a la autorización ni ponerlo en funcionamiento, comerciaron con ellas, obteniendo enormes ganancias.

Las CCAA respondieron a esta avalancha **denegando las autorizaciones**, alegando que en las **ÓRDENES FOM de 1998 y 2008** figuraba todavía esa **REGLA DE PROPORCIONALIDAD 1/30 (Artículo 14º)**, siendo esto rebatido en distintas sentencias y por último en **el Tribunal Supremo**, que levantó doctrina jurisprudencial alegando que las autorizaciones solicitadas entre la LEY OMNIBÚS (2009) y el ROTT (2015) , debían otorgarse.

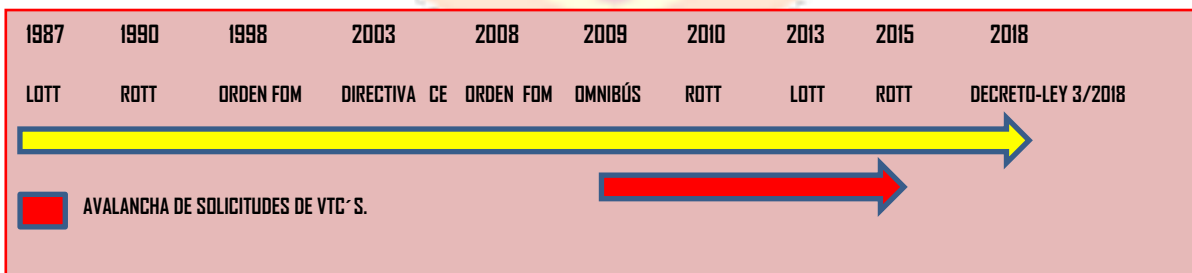
3) APROBACIÓN del REGLAMENTO de la LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES mediante REAL DECRETO 1057/2015 de 20 de Noviembre. (ROTT 2015)

Se introduce con la aprobación del ROTT 2015 en su **Artículo 181.3º** de nuevo la **Regla 1 vtc/ 30 Taxis**, quedando de nuevo reflejado en un REGLAMENTO esa ratio para proteger el adecuado equilibrio entre los distintos medios de transporte.

Esta ratio ha sido recientemente elevada a RANGO DE LEY con la aprobación del **DECRETO-LEY 3/2018 de 20 de Abril** que ha introducido cambios en los **Artículos 48 (48.3º) y 91º de la LOTT**.

La CNMC, **alegando un ataque a la libre competencia**, interpone **DEMANDA** contra el ROTT 2015, sobre esta y otras cuestiones, resolviendo el Tribunal Supremo recientemente que **el 1/30 es CONFORME A DERECHO** y que esta Ratio, aún no estando suficientemente justificada, debía mantenerse por no haberse acreditado otra más justificada. (**Sª del TS de 4 de Junio de 2018**)

Si podemos resumir en un **EJE CRONOLÓGICO**,.....



EL CONFLICTO ACTUAL:

Actualmente se intenta dar solución al problema planteado por la mala aplicación normativa y los sucesivos errores que parecen del todo malintencionados, y que han ido buscando ese VACIO LEGAL que ha permitido esa avalancha de autorizaciones para que los ESPECULADORES puedan hacer su AGOSTO. La posición mayoritaria es la de intentar llegar de nuevo a esa RATIO 1/30 IMPIDIENDO, NO SÓLO EL OTORGAMIENTO de las que quedan por entrar, sino también ELIMINANDO LAS QUE SUPERAN EL RATIO 1/30. Se han pensado varios caminos:

1) TRANSFERIR A LAS CCAA, y por ende a los AYUNTAMIENTOS, las COMPETENCIAS para REGULAR EL SERVICIO EN SUELO URBANO

Problemas:

1) Las CCAA ya son COMPETENTES para denegar o conceder autorizaciones VTC'S (aunque no para REGULAR su servicio) porque tienen transferidas esas competencias por parte del ESTADO desde la aprobación de la **LEY ORGÁNICA de 1987**, y habría que modificar esa LEY ORGÁNICA con el consiguiente paso del Tiempo y paso por la aprobación de todo el PARLAMENTO.

2) Es INVIABLE hacer esta transferencia vía DECRETO-LEY, puesto que lo prohíbe el **Artículo 81.2º de la CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA**.

2) APROBACIÓN DE LOS AYUNTAMIENTOS DE UNA LICENCIA MUNICIPAL para las VTC'S . una vez tengan esa competencia transferida. (Se otorgaría esa autorización o Licencia Municipal por sorteo hasta llegar al Ratio 1/30). Ej: REGLAMENTO DEL AMB

Problemas:

1) **El REGLAMENTO del AMB carece de COMPETENCIAS** para imponer una doble autorización o Licencia, por eso ha sido **SUSPENDIDO CAUTELARMENTE** por **el AUTO de 26 de Julio del Tribunal Superior de Justicia Catalana (1)**

3) REVOCACIÓN o EXPROPIACIÓN de las VTC'S ya CONCEDIDAS:

Problemas:

1) **La REVOCACIÓN de las VTC'S YA CONCEDIDAS sería CONTRARIO A DERECHO**, porque se otorgaron DE FACTO por RESOLUCIONES ADMINISTRATIVAS legales y que no son revisables y por SENTENCIAS FIRMES en TRIBUNALES, que sería INCONSTITUCIONAL dejar sin efecto.

2) La EXPROPIACIÓN de autorizaciones VTC'S ya concedidas sólo podría darse en los supuestos de UTILIDAD PÚBLICA o INTERÉS SOCIAL previamente declaradas en una LEY, **LEY que aún no existe y cuya aprobación podría considerarse INCONSTITUCIONAL** porque sólo perseguiría el INTERÉS DEL TAXI y no de todo el colectivo social.

3) Las INDEMNIZACIONES a pagar por la ADMINISTRACIÓN a los titulares expropiados serían MILLONARIAS.

¡¡OJO!! ESTA LÍNEA ES LA OFICIALISTA QUE SE PRETENDE INOCULAR DESDE LOS MEDIOS Y ALGUNOS SECTORES DEL TAXI Y NO ES CORRECTA EN ABSOLUTO.

(1) Por ejemplo, aún está por dilucidarse si el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) tiene COMPETENCIAS para regular en su ámbito territorial a los Vehículos de arrendamiento con conductor (VTC'S) , por otro lado, la CAUTELAR dictada por el TSJ de Cataluña el pasado día 26 de Julio se ha concedido incumpliendo la **ley reguladora de enjuiciamiento de contencioso administrativo** y de eso no se habla.

CONCLUSIONES

- Hay que averiguar **quiénes son los que participaron en este ataque al TAXI con INFORMACIÓN PRIVILEGIADA** que posibilitó la avalancha de solicitudes vtc's, y llevarles ante la JUSTICIA.

-Tenemos que hacer una **LABOR POLÍTICA ENORME**, poniendo de nuestro lado a todos los **GRUPOS PARLAMENTARIOS** para que apoyen una **FUTURA MODIFICACIÓN de la LEY en materia de TRANSFERENCIA DE COMPETENCIAS**, y conseguir con ello una buena regulación del servicio en suelo urbano.

-Asimismo debemos también conseguir una **MODIFICACIÓN NORMATIVA en el ROTT y en la LOTT** donde se clarifique de una vez por todas cual debe ser el modus operandi de las vtc's y donde se distinga definitivamente ambos modos de transporte. De nada nos sirven las **RESOLUCIONES DE COORDINACIÓN** dictadas a posteriori y que sólo sirven para enmarañar más todavía la normativa. Ej: Resolución donde habla de las **ZONAS DE INFLUENCIA**.

-Debemos promover y fomentar la **BUENA PRAXIS en el TAXI**, instando a los poderes públicos a la consecución de **UNA ÚNICA HERRAMIENTA, o APP** de prestación de servicios, que facilite al usuario su acceso al transporte en vehículos de turismo.

-Se debe invertir en una **CAMPAÑA MEDIÁTICA potente** que ponga a los usuarios de nuestro lado.

-Es fundamental exigir de manera contundente a los cuerpos y fuerzas de Seguridad y a los agentes de Inspección el **cumplimiento de la prestación de servicio de las vtc's (Artículo 182.1 del ROTT y Artículos 23 y 24 de la ORDEN FOM)** para que no les sea posible realizar una **CAPTACIÓN ILEGAL E INMEDIATA** de sus clientes.

-Y por último, aunque no por ello menos importante, debemos presionar para que se apruebe definitivamente un **RÉGIMEN SANCIONADOR EN LA LEY DE TRANSPORTES DE LA CAM PARA LAS VTC'S**, donde figure la posibilidad de **NO SER RENOVADA LA AUTORIZACIÓN VTC POR REITERADAS SANCIONES**. (posibilidad que también figura para el Taxi en nuestra Ordenanza Municipal).

¡¡ÉLITE TAXI, POR Y PARA!!

ASOCIACIÓN ÉLITE TAXI MADRID

