Asociación madrileña del Taxi

AYUNTAMIENTO DE MADRID

AREA DE GOBIERNO, DE MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

DEPARTAMENTO JURIDICO DEL TAXI

D. Felipe Rodriguez Baeza mayor de edad, con NIF núm. [redacted] en calidad de presidente de la **ASOCIACION MADRILEÑA DEL TAXI (AMT)**, con CIF núm. [redacted] y domicilio en Madrid, calle San Mario núm. 14 CP: 28041 e-mail: administración@amt-taxi.com y tlf. 649 343 808.

Que se ha otorgado plazo para consulta profesional al Anteproyecto de Ordenanza por la que se modifica la Ordenanza reguladora del taxi de 28 de noviembre de 2012, y dentro del mismo, vengo, en la representación que ostento a manifestar las siguientes, y que también afecta al Decreto 74/2005, de 28 de julio:

ALEGACIONES:

Con carácter previo

Se hecha en falta informe consultivo del anteproyecto a la Comisión Nacional de los Mercados yd e la Competencia (CNMC) en base a los artículos 5.1 a); 5. 2 a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

I **Dos. ART. 2 Título competencial**

Debe modificarse, toda vez que la remisión al artículo 25.2 b) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, es errónea.

El citado precepto fue nuevamente redactado por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, dejando únicamente la competencia en los municipios en el transporte "colectivo"

II Tres. El artículo 4:

Consideramos que la prohibición de este anteproyecto, y del decreto autonómico que la respalda, para que las comunidades de bienes no puedan ser titulares de licencias contradice el artículo 49 en relación, al 54 del TFUE, al impedir a las sociedades civiles los mismos derechos que al resto de sociedades, salvo las que no tengan fines lucrativos, y que establecen:

"Artículo 49 (antiguo artículo 43 TCE)
En el marco de las disposiciones siguientes, quedarán prohibidas las restricciones a la libertad de establecimiento de los nacionales de un Estado miembro en el territorio de otro Estado miembro. Dicha prohibición se extenderá igualmente a las restricciones relativas a la apertura de agencias, sucursales o filiales por los nacionales de un Estado miembro establecidos en el territorio de otro Estado miembro.
La libertad de establecimiento comprenderá el acceso a las actividades no asalariadas y su ejercicio, así como la constitución y gestión de empresas y, especialmente, de sociedades, tal como se definen en el párrafo segundo del artículo 54, en las condiciones fijadas por la legislación del país de establecimiento para sus propios nacionales, sin perjuicio de las disposiciones del capítulo relativo a los capitales."

"Artículo 54 (antiguo artículo 48 TCE)

Las sociedades constituidas de conformidad con la legislación de un Estado miembro y cuya sede social, administración central o centro de actividad principal se encuentre dentro de la Unión quedarán equiparadas, a efectos de aplicación de las disposiciones del presente capítulo, a las personas físicas nacionales de los Estados miembros.

Por sociedades se entiende las sociedades de Derecho civil o mercantil, incluso las sociedades cooperativas, y las demás personas jurídicas de Derecho público o privado, con excepción de las que no persigan un fin lucrativo."

III Cinco. Artículo 7 Transmisión.

Se considera contrario a derecho la obligación del titular de la licencia de justificar la inexistencia de cargas o limitaciones de disposición, según conste en el Registrod e Bienes Muebles.

Y ello, porque no exista norma con rango legal que fije la obligatoriedad de incscripción de cargas en dicho Registro. A los efectos de cargas debe ser el registro municipal el que sirva para acreditar las cargas que judicial o administrativamente existiesen siendo de oficio la comprobación por el ógano municipal de dicha inexistencia con

carácter previo a la transmisión, y ello, sin perjuicio, de la inscripciones de cargas en otros registros ajenos al control municipal.

IV Ocho. Artículo 14 "Rescate"

La amortización de licencias debe quedar sometida a las normas europeas, nacionales y autonómicas. Con informe consultivo de la CNMC, toda vez que si la amortización va ligada a utilizar fondos públicos exista control sobre los mismos, y de existir obligaciones a titulares de las licencias en la participación de dicha amortización tenga la cobertura legal suficiente que impida infracción de sus derechos individuales y de libertad de empresa, así como de competencia, y máxime cuando no existe intervención municipal ni autonómica sobre precios de transmisión de las licencias con la excepción del derecho de tanteo y retracto si se tienen conductores asalariados al momento de la transmisión.

V Nueve. Artículo 16 en relación, al artículo 21

A. Se suprime el diésel en vehículos eurotaxi. Lo cual, no tiene justificación, máxime si tenemos en cuenta cuatro cuestiones esenciales:

a) El número de estos vehículos en la actualidad en relación al número total e taxis.
b) La aplicación de esta Ordenanza a la totalidad de municipios que integran el APC
c) El artículo 195 de la Ordenanza de Movilidad Sostenible, establece:

"Artículo 195. Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis.

*Se prohíbe la circulación por las vías públicas objeto de esta Ordenanza a los vehículos clasificados como turismos destinados al servicio de autotaxi o al arrendamiento con conductor que no estén clasificados según el distintivo ambiental 0 EMISIONES o ECO para categoría M1 de acuerdo con la clasificación del Registro de Vehículos de la Dirección General de Tráfico, **salvo que se trate de un vehículo acondicionado para que pueda entrar y salir, así como viajar, una persona en su propia silla de ruedas, en cuyo caso deberá estar clasificado al menos según el distintivo ambiental C para categoría M1"***

d) Y la Disposición transitoria segunda de la misma noma. Requisitos ambientales para la circulación de autotaxis que establece:

"Los vehículos autotaxi y los vehículos turismo de arrendamiento con conductor que a la entrada en vigor de esta Ordenanza ya estén asignados a esa finalidad y no cumplan los requisitos ambientales contemplados en el artículo 195, podrán seguir circulando de acuerdo con las siguientes disposiciones:

a) Hasta el 31 de diciembre de 2022 se permite la circulación de los vehículos con categoría A de clasificación ambiental y con categoría B de clasificación ambiental para categoría M1, salvo los vehículos acondicionados"

VI. Articulo 17-f

Ventanillas provistas de lunas transparentes o un tintado antitérmico con un grado que permita la visión del interior del vehículo, e inastillables en todas las puertas y en la parte posterior del vehículo, de modo que se consiga la mayor visibilidad, luminosidad y ventilación posibles. Las situadas en las puertas deben resultar accionables a voluntad del usuario.

VII. Once. Artículo 20

El apartado a) 3. Establece "No rebasar la antigüedad del vehículo sustituido, o, en otro caso, no superar la antigüedad de dos años"
Este precepto contradice el artículo 29 del Decreto 74/2005, de 28 de julio, que nada dice al respecto, pero también, la doctrina del Tribunal Supremo materializada en sentencia de fecha Tribunal Supremo, sec. 3ª, S 28-09-2020, nº 1218/2020, BOE 293/2020, de 6 de noviembre de 2020, rec. 317/2019, no siendo proporcionada ni justificada dicha limitación al ejercicio de la actividad de taxi.

VIII. Trece. Artículo 22

A. El apartado 1-e) sobre "Sistema de bucle magnético para facilitar la comunicación con personas con discapacidad auditiva.". Dos cuestiones deben precisarse:

a) No figura el coste y mantenimiento de dicho instrumento en cada vehículo en la memoria económica, ni datos estadísticos que configuren la necesidad he dicho requisito en la totalidad de la flota de taxis.

b) No debe ser exigido a la totalidad de la flota al no ser proporcionalidad, toda vez que ni siquiera a través del RD 1544/2007 se fija a los vehículos adaptados dicha exigencia, pero en el supuesto de resultar necesario debería ser únicamente a los vehículos adaptados.

B. El apartado sobre la exigencia de los totalizadores, en todo caso, únicamente podrá efectuarse al momento de cambio tarifario con el fin de evitar el desprecintado del aparato taxímetro con los costes y molestias que llevaría en otro caso.

C. No procede la redacción del artículo sobre sistema tarifario luminoso al no tener competencia el municipio ni las CCAA sobre dicha cuestión conforme al artículo 149.1.21 Constitución, en relación, a la sentencia TC 59/85

IX. Dieciséis. Artículo 28

El apartado 2 a) no procede el conocimiento del medio físico en la redacción dada al utilizarse por profesionales y particulares en el siglo XXI los navegadores y demás elementos técnicos.

Debe fijarse, al menos, que semanalmente deben celebrarse 4 exámenes con el fin de evitar lo que ocurre en la actualidad al no existir suficientes conductores, máxime, en momentos de necesidad laboral

X. Veinte. Artículo 31

No resulta justificado ni proporcional la exigencia de diferencia de color en las tarjetas identificativas entre titular y asalariado, ni tampoco que en éstas últimas figure el régimen de contratación, ni su visibilidad exterior.

No existe parangón en otras profesiones, ni siquiera en actividades municipales, que se muestre la contratación e quien atiende, ni si es titular o no de la actividad, y menos que se muestre al exterior.

El control de la actividad ya existe con la mera presencia de inspectores y policías locales que requerirán la documentación, Mostrar al exterior las tarjetas también supone que los viandantes, ajenos a los usuarios del servicio de taxi, tengan acceso a datos.

Resulta contrario al artículo 5 de la LGUM

XI. Veintidós. Artículo 33 devolución tarjeta identificación

La declaración de incapacidad temporal no significa que el conductor no mantenga relación con la actividad de taxi, por lo que no procede la entrega de dicha tarjeta en 30 días suponiendo una causa injustificada y desproporcionada que infringe el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de unidad de mercado.

XII. Veintitrés. Artículo 37

No existe justificación que en una actividad como el taxi se imponga por razones económicas la limitación de la actividad a pares e impares.

Debe tenerse en cuenta que cada unidad de taxi tiene una forma de prestación y ganancias diferentes.

Así, nos encontramos con que dos unidades de taxi trabajan diferentes:

- No trabaja igual quien tiene clientes particulares que quienes los busca
- Ni quien tiene una radioemisora quien trabaja para app
- Ni el taxi urbano del de otros municipios de APC
- Ni el que trabaja en urbano que quien realiza servicios interurbanos para sus clientes
- Ni quien tiene radioemisora de quien no la tiene
- Ni de la tenencia de radioemisora local de una de mayor tamaño
- Tampoco del que presta servicios aeroportuarios siempre de quien realiza servicios de ciudad
- Ni quien tiene un vehículo taxi de bajo coste de quien es muy superior

Tampoco figura que elementos, documentos e informes independientes acreditarán la imposición de una regulación limitativa

E igualmente, no se tiene en cuenta la contratación de trabajadores asalariados en momentos como el actual, a modo de ejemplo, lo cual les limitaría tanto la contratación, como fomentarían los despidos

En caso de aplicarse una limitación par-impar solamente podría aplicarse en caso de declaración del ESTADO DE ALARMA y justificando una disminución de la actividad económica del 75%

XIII. Veinticinco. Articulo 38 bis

Este articulo además de los Eurotaxis debe ampliarse también a los vehículos de emisiones CERO que sean 100% eléctricos puros

XIV. Treinta y cuatro. Artículo 51

A. Debería suprimirse el apartado c) en los términos explicados en el anterior artículo 31

B. Igualmente, el apartado e) debe suprimirse si la contratación es a través de radioemisora o telemática, ya que la prestación se realiza a través de un intermediario que es con el que contrata con el usuario directamente, estando reconocidos sus derechos con dicho sistema.

A modo de ejemplo, si el usuario contratase un servicio de transporte de taxi, el usuario se le garantizaría el servicio con la reclamación a través de dicho intermediario.

XV. Cuarenta. Artículo 70

XVI. Cuarenta y uno. Artículo 71

Se propone, por la Administración, un sistema sancionador denominado "por puntos", a cierta semejanza fonética con el sistema del permiso de conducir. Sin embargo, y en mayor medida en restricciones de derechos propios del sistema punitivo español, cualquier inserción normativa debe efectuarse a través de normas con rango legal, por lo que la creación de un procedimiento sancionador específico puntual por infracciones y sanciones en materia de taxi no resulta acorde a derecho.

Véase la sentencia del TSJ de Madrid, sección 2ª, núm. número 564/2017 que suprimió la exigencia de no poseer antecedentes penales.

Madrid, a 31 de diciembre de 2020

Fdo. [redacted]

ociación madrileña del Taxi
an Mario, 14 - 2ª Planta • 28041 Madrid • G-86733870