



C/ Otero, s/n (centro comercial 4-J)
33008 Oviedo (Asturias)
Tel. 985220919
Fax. 985224544
confederaciontaxi@hotmail.com
www.confetaxi.org

INFORME DE LA CONFEDERACION DEL TAXI DE ESPAÑA RESPECTO DE LA MODIFICACIÓN, PROPUESTA, DEL REGLAMENTO DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES (ROTT)

De Acuerdo con los últimos acontecimientos acaecidos en la Comunidad Autónoma de Valencia respecto de la especialidad de transporte denominada Arrendamiento de Vehículos con Conductor por la que esta Comunidad ha procedido a iniciar, por vía de Resolución, una modificación del artículo 14 de la Orden FOM 36/2008, mediante la cual se efectúa un cambio, a nuestro juicio, radical y que plantea un desequilibrio, mas que notable, al cambiar la actual relación de una licencia de arrendamiento con conductor por treinta licencias de auto-taxi por una nueva relación en la que las licencias de arrendamiento con conductor pasan a tener una relación que supera en mas del doble la actual ratio (3 por 50) y pone en grave riesgo la necesaria armonización entre ambos modos de transporte, consagrada en los artículos 3 y 15 de la LOTT, ya que ningún parámetro económico o de necesidad social puede justificar, en estos momentos como no lo ha justificado en fechas anteriores mucho mas propicias, dicho cambio.

Es por ello que creemos imprescindible la adopción de todas las medidas legislativas, cuya competencia corresponde al Estado y por tanto al Ministerio de Fomento, para garantizar el mantenimiento del necesario equilibrio entre ambos modos de transporte (auto-taxi y arrendamiento con conductor) así como una diferenciación clara entre los distintos mercados a los que vienen a dar servicio, todo ello en aras a evitar la competencia en nichos de trabajo que, en ningún caso han de ser comunes ya que, por definición, los vehículos de arrendamiento con conductor deben prestar servicio de una mayor calidad y por tanto no deben de confundir ni confundirse con el servicio de auto-taxi.

En base a todo lo anterior y puesto que, en estos momentos, desde el Ministerio de Fomento se propone la modificación del ROTT argumentamos nuestras alegaciones, al texto propuesto y formulamos las siguientes **ALEGACIONES:**

1º.- Respecto de la modificación propuesta del artículo 181 del ROTT, en sus apartados b), d), e), f) y g) proponemos, en consonancia con lo ya desarrollado en la Orden FOM 36/2008, la siguiente redacción:

b).- “Disposición en propiedad, leasing o arrendamiento, del número mínimo de vehículos dedicados exclusivamente a la actividad de arrendamiento con conductor que determine el Ministro de Fomento y cuyo número no podrá ser inferior a diez. Los vehículos deberán tener carácter representativo debiendo, a tal efecto, cumplir con las características mínimas de equipamiento y prestaciones que, por el Ministro de Fomento, se determinen, debiendo de contar, en todo caso, con una motorización que desarrolle una potencia igual o superior a 280 caballos de vapor (CV) y cuya altura total, desde el suelo, no supere los 155cm. Excepcionalmente y en número que en ningún caso supere el 20% de la flota total de vehículos de la empresa, la altura de los vehículos podrá alcanzar los 170 cm”

JUSTIFICACIÓN

Parece razonable que se eleve a Reglamentario lo establecido en la Orden FOM 36/2008 y que no ha generado mayores dificultades, hasta la fecha, respecto del número mínimo de autorizaciones que se haya fijado en 10, lo que además proporcionará estabilidad a las actuales empresas establecidas que ya cuentan con este número de vehículos y que podría generar una situación de desigualdad si ello fuera, posteriormente, modificado a la baja.

Así mismo creemos necesario que la potencia fiscal (CVF), ahora establecida, dé paso al establecimiento del caballo de vapor (CV) como verdadera medida de las prestaciones del motor en un vehículo ya que la medida actualmente establecida poco o nada tiene que ver con las prestaciones de potencia que, entendemos, son las que han de ser tenidas en cuenta, al tiempo que creemos necesario que este dato, junto con la altura total del vehículo, figure contemplado de forma expresa y directa en el ROTT ya que son elementos claramente diferenciadores cuando se toman conjuntamente, de la actividad de auto-taxi donde, por ser un servicio de tipo general, no se exigen potencia de motor alguna ni altura aunque en estos momentos los auto-taxis, en un gran número, cuentan con vehículos que superan en motorización y confort a muchos de los vehículos de arrendamiento con conductor que “supuestamente” basan su razón de ser y de existir en la diferencia de calidad ofrecida, a los potenciales usuarios, en relación a la ofrecida por los vehículos auto-taxi y que en los últimos años hemos visto como descendía hasta prácticamente igualarse entre ambos modos de transporte de manera que se empieza a compartir, entre ambos, un segmento de clientela que no es aquella para la que fueron creadas este tipo de licencias de arrendamiento con conductor.

d).- “Suscripción de los seguros de responsabilidad civil, por daños, en las cuantías máximas permitidas por la Ley.”

JUSTIFICACION

No existe razón alguna por la que los servicios en vehículos de turismo de mas altas prestaciones y lujo no ofrezca, al menos, las mismas coberturas de todo tipo a las que viene obligado el servicio de auto-taxi y éste obligatoriamente debe de contar con las coberturas máximas permitidas por la Ley que ahora se cifran en treinta millones de euros y que vienen a sustituir a la responsabilidad civil ilimitada en vigor anteriormente.

e).- “Disposición de local abierto, en el Municipio donde se hallen domiciliados los vehículos, así como garaje en propiedad o arrendamiento con capacidad para proporcionar, simultáneamente, aparcamiento al menos al 75% de los vehículos de la empresa, los cuales deberán permanecer estacionados, en el mismo, cuando no se encuentren prestando servicio o en tareas de mantenimiento, todo ello debidamente acreditado”.

JUSTIFICACIÓN

Es importante que se regule, de una manera eficaz, el necesario control sobre las actividades de este tipo de vehículos y para ello creemos que la obligación de permanecer estacionados, cuando no se hallen prestando servicio, en los garajes habilitados a tal efecto por la empresa supone una dificultad añadida a la posibilidad, actualmente muy extendida, de prestar servicio sistemáticamente fuera de la Comunidad Autónoma de origen y sin retornar nunca a la base.

f).- “Disposición de un mínimo de tres conductores por cada 4 vehículos, provistos del permiso de conducir de la clase BTP, dados de alta en el Régimen General de la Seguridad Social y contratados a jornada completa”.

JUSTIFICACION

Consideramos que no existe razón alguna para que las empresas no cuenten con, al menos, un conductor por cada vehículo de que dispongan ya que si consideramos que son un transporte público al igual que lo es el servicio de auto-taxi deben de asumir la necesaria presencia ofreciendo su servicio de forma constante y permanente en el tiempo del mismo modo que lo

hace el Sector del auto-taxi y por tanto nada justifica que, mientras que un auto-taxi debe de tener, al menos, un conductor permanentemente prestando servicio, con independencia de la demanda existente, el arrendamiento con conductor pueda regular su oferta a su propia conveniencia o necesidad. No obstante, teniendo en cuenta que se pueden producir accidentes o averías imposibles de predecir que obligarían a las empresas a regular los empleos con frecuencia, creemos que la proporción de tres conductores por cada cuatro licencias supone un margen suficiente para cubrir esas eventualidades que entendemos nunca han de estar relacionadas con la demanda existente de este tipo de servicio del mismo modo que tampoco lo están las licencias de auto-taxi.

g).- “Que, en el momento de la solicitud, el cómputo total de autorizaciones, de esta clase de vehículos, existentes en la Comunidad Autónoma, no iguale o supere la ratio, aquí establecida, de una autorización de arrendamiento con conductor por cada treinta autorizaciones de las de transporte discrecional interurbano de viajeros en vehículos de turismo.”

JUSTIFICACION

Es evidente que no debería de dejarse en manos de las Comunidades Autónomas toda la decisión para modificar la ratio actual de 1 por 30, al menos al alza, ya que ello podría suponer un desequilibrio terrible con respecto al servicio prestado por las licencias de auto-taxi y se podría introducir un elemento distorsionador del mercado que podría tener consecuencias desastrosas. No podemos olvidar que, por definición, este tipo de servicio se suponen de alta gama y por tanto destinado a un tipo de cliente que exige unas prestaciones de mas alta calidad que las prestadas por el servicio de auto taxi, en definitiva hemos de suponer que esta demanda no puede ser excesiva y masiva como no es masiva la demanda de servicios de lujo, máxime cuando las licencias VTC actuales han de competir, por escasez de clientes, con el servicio de taxi y todos conocemos que prácticamente ya no existe línea divisoria entre lo que estas empresas ofertan y lo que el taxi ya da a sus clientes, lo cual nos lleva a pensar que si realmente cubrieran las necesidades para las que fueron creadas con la calidad diferenciadora que se les supone (vehículos de alta gama y poca antigüedad, altas motorizaciones, conductores conocedores de idiomas, etc.) no solo no se necesitaría aumentar su número si no que descendería drásticamente ya que el trabajo que actualmente prestan, de forma habitual, poco o nada tiene que ver con esta “supuesta” demanda de alta calidad en el servicio.

h).- Se traslada a este apartado h), el texto literal contenido en el apartado f) del Proyecto de Real Decreto que se nos adjunta para informar.

Finalmente instamos a ese Ministerio de Fomento, para que proceda a abrir una mesa de negociación entre los representantes de las Organizaciones representativas de las Secciones de Taxi y de Arrendamiento con Conductor del Comité Nacional, conjuntamente con la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento, al objeto de abordar la reforma profunda de la Orden FOM/ 36/2008 dado que la misma ya no responde a la realidad actual de este tipo de servicio y, entendemos, resulta urgente su adecuación para proporcionar estabilidad y claridad a ambos Sectores.

Oviedo a 17 de febrero de 2010

José Artemio Ardura Valdés
Presidente de C.T.E