

ASOCIACIÓN ANGET
G65836975

www.anget.es
contacto@anget.es

16 de diciembre del 2024

Al Gerente del Instituto Metropolitano del Taxi, Carrer 62, Barcelona.

Nos dirigimos a usted como responsable del Instituto Metropolitano del Taxi, solicitando que el gabinete jurídico de dicha institución estudie la posibilidad de intervenir de manera contundente ante la mala praxis continuada por parte de ciertas plataformas de intermediación (Uber, Cabify y Bolt), que operan tanto con taxis como con vehículos de alquiler con conductor (VTC). Estas plataformas, en algunos casos, ni siquiera han informado a la administración sobre su operativa con el taxi, incurriendo en constantes infracciones legales y normativas.

ANTECEDENTES DE HECHO Y EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Tras las últimas intervenciones, tanto de la Guardia urbana, mossos d'esquadra y la policía portuaria, saltan las alarmas y queda más que probada, la constante vulneración de las diferentes normativas que regulan tanto la intermediación como la prestación de servicios y que constantemente se está perjudicando seriamente a los usuarios, por falta de legalidad en la prestación del servicio y responsabilidad de dichas plataformas.

Aparte, echamos de menos unos controles más específicos, en momentos concretos, que los propios conductores ilegales conocen su inexistencia, por ello aprovechan para salir en masa con total impunidad.

Hablamos de algún control nocturno y en zonas de influencia, como conciertos, fútbol, finalización de ferias o zonas de ocio.

Entendemos que sobran motivos para que ustedes, como máximos responsables, tanto del taxi, como de los vehículos de alquiler con conductor con licencia urbana, velen por el cumplimiento de las normas, llegando a hacer cumplir con los diferentes decretos que regulan, tanto a las empresas de intermediación como a la prestación del servicio.

La necesidad de hacer un requerimiento a dichas plataformas que vulneran constantemente las leyes y normas, generan una competencia desleal al sector del taxi y a los usuarios, por carecer de vehículos con la pertinente autorización para prestar servicio en ámbito urbano, por lo tanto vehículos ilegales.

Hemos de anteponer el interés del ciudadano y la imagen de Barcelona, no podemos permitir, que ciertas plataformas, estén por encima de las leyes y reglamentos, que tienen que acatar, como lo hacemos nosotros por el interés general y la ordenación de la movilidad.

Problemas identificados:

1. Competencia desleal:

Las plataformas de intermediación han generado una ventaja injusta al operar con vehículos carentes de autorización, afectando negativamente al sector del taxi y a los usuarios que dependen de un servicio regulado.

2. Falta de regulación efectiva:

Muchas de estas plataformas no cumplen con los requisitos establecidos en el Decreto 314/2016 y la Ley 19/2003, del Taxi, lo que genera una situación de desorden administrativo y afecta la movilidad en Barcelona.

ANGET

Jurisprudencia relevante:

1. En 2017, el Abogado General Szpunar afirmó que las plataformas como Uber están dentro del ámbito del transporte y pueden ser obligadas a disponer de las licencias y autorizaciones requeridas por el derecho nacional (Szpunar, 2017).
2. La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017 (ECLI:EU:C:2017:981) reconoció la competencia desleal de Uber al operar con vehículos carentes de autorización, estableciendo un precedente para casos similares en otros países (Curia, 2017).

NORMATIVA APLICABLE Y RELEVANCIA

Decreto 314/2016 de 29 de julio

El Decreto 314/2016 establece las bases para la regulación de las empresas de intermediación en la contratación y comercialización de servicios de taxi. Los artículos clave son:

Artículo 4: Establece los requisitos para desarrollar la actividad de mediación, incluyendo:

- Ser una persona jurídica constituida legalmente.
- Disponer de un sistema telemático de atención al cliente.
- Garantizar el cumplimiento de las obligaciones fiscales, laborales y mercantiles.
- Tener una póliza de seguro de responsabilidad civil proporcional al número de licencias vinculadas (Generalitat de Catalunya, 2016)
- Disponer de un sistema de comunicación que permita y garantice la transmisión de datos para la asignación de servicios a los taxistas, ya sea con una emisora de radiofrecuencia, un sistema telemático u otros análogos.

Aquí podemos entender, aunque hable de taxistas, que han de disponer de un sistema de asignación de servicios, que garanticen que dicha asignación sea con autorizaciones preceptivas otorgadas por las diferentes administraciones, en el caso de AMB, ha de ser o con taxis o vehículos de alquiler con conductor con licencia urbana, en el caso de que haya otorgaciones a vehículos carente de cualquier tipo de autorización, se entenderá QUE SON SERVICIOS ILEGALES y generarán una competencia desleal, que mientras a las plataformas benefician a los operadores legales perjudican gravemente.

- Justificar la vinculació de la empresa de mediació con los titulares de un número mínimo de licencias, según se determine en cada caso por la Administración competente en términos de proporcionalidad, en función del número de licencias de taxi del municipio o área de que se trate.

A estos efectos, se debe valorar, a criterio de la Administración competente, el nivel de oferta a garantizar en función del número total de licencias existentes en el ámbito territorial correspondiente, y el volumen de población a atender. En el caso de comunicaciones que se dirijan a la Administración de la Generalidad de Cataluña, el número mínimo de licencias es lo que se determina mediante la Orden del Departamento competente en materia de transporte.

g) Disponer de las normas internas de funcionamiento, a efectos de su supervisión. Estas normas internas de funcionamiento deben incluir, en todo caso, el sistema de asignación de servicios, el sistema de abono al o la taxista de la cantidad correspondiente en función del régimen tarifario vigente por la prestación del servicio, uno procedimiento de atención al cliente, con expresión del domicilio de la empresa al que pueden dirigirse, y la identificación de las disposiciones que regulan la prestación del servicio de taxi. Se entiende el sistema debería vetar la asignación de servicios a aquellos que incumplan con los requisitos, como que no tengan la autorización pertinente para prestar servicios dentro del área metropolitana de Barcelona

- Disponer de un sistema en un entorno web, de aplicación para dispositivos móviles u otro análogo, para atender de forma telemática las quejas y consultas de las personas usuarias cuando los servicios se hayan contratado por estos medios telemáticos.

Artículo 6. Obligaciones en el ejercicio de la actividad de mediación.

Las empresas que prestan la actividad de mediación están obligadas a:

- a) Prestar la actividad de mediación en la contratación y comercialización de servicios de taxi en estricto cumplimiento de lo que prevén los artículos 21 y 31 de la Ley 19/2003, de 4 de julio, del taxi.
 - b) Mientras se lleve a cabo la actividad de mediación, mantener las condiciones acreditadas en el momento de la comunicación previa.
 - c) Respetar, en todo caso, los derechos y deberes de las personas usuarias del servicio de taxi fijados en la Ley 19/2003, de 4 de julio, del taxi, y en sus normas de desarrollo.
- Por lo tanto no se puede prestar servicio ni asignar servicio a vehículos carente de una licencia para dicha función.

En el caso del área metropolitana de Barcelona:

1. LICENCIA DE TAXI METROPOLITANO

2. AUTORIZACIÓN URBANA PARA VEHÍCULOS DE ALQUILER CON CONDUCTOR

d) Llevar un Registro de servicios en el que consten los datos referidos al período de un año, identificativos particulares de cada servicio: día, hora, destino, datos del o de la taxista que lo lleva a cabo, núm. de licencia, móvil de la emisora y cualquier otra petición del cliente.

Los datos que figuran en este Registro de servicios deben estar a disposición de las Administraciones competentes cuando éstas lo requieran de forma motivada.

El fichero de datos de este Registro debe cumplir las condiciones que establece la normativa aplicable en materia de protección de datos para los ficheros privados, y, por tanto, la empresa de mediación debe obtener la autorización de la persona titular de la licencia de taxi correspondiente para ceder los datos personales a la Administración

Artículo 7. Contratación del servicio:

1. Los servicios de taxi contratados en el marco de una actividad de mediación se consideran contratados con la persona titular de la licencia de taxi correspondiente.
2. Las empresas de mediación deben ajustar su actividad al reglamento o a las normas internas de funcionamiento y de asignación de servicios que hayan comunicado a la Administración competente, respetando las normas administrativas que son de aplicación directa a los y las taxistas.

LAS EMPRESAS DE MEDIACIÓN, NO PUEDEN EN NINGÚN CASO UTILIZAR VEHÍCULOS QUE CAREZCAN DE NINGÚN TIPO DE AUTORIZACIÓN PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

3. Los taxis vinculados a una empresa de mediación tendrán que llevar los distintivos identificativos de la misma circunstancia de forma que sean visibles por las personas usuarias.

Algo que la permisividad administrativa, permite que ciertas plataformas y taxistas, bajo el amparo del miedo, pueda operar libremente haciendo caso omiso de la normativa existente.

¡¡SI TIENEN MIEDO, QUE DENUNCIEN, Y DEJEN DE ESCONDERSE AL AMPARO DEL VICTIMISMO!!

Para el miedo, está la policía y los juzgados, lo que no puede ser, es que la administración se lo permita a estas plataformas y sea inquisidora con otras

Artículo 9. Régimen de responsabilidad

1. Con carácter general, la responsabilidad hacia la persona usuaria respecto de la correcta prestación del servicio de taxi, en los términos que establecen las normas reguladoras del sector, corresponde a la persona titular de la licencia de taxi.
2. No obstante lo que determina el apartado anterior de este artículo, la empresa de mediación también será responsable hacia la persona usuaria en los siguientes casos:
 - a) Carencia de prestación del servicio sin causa justificada.
 - b) Incumplimiento del régimen tarifario en caso de que el pago del servicio se realice en la empresa de mediación.
 - c) Contratación de taxistas no autorizados, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas en las que se pueda incurrir. Este punto es el que define cómo están actuando las plataformas y a los hechos antes expuestos nos remitimos.

Por esta cuestión, entendemos que cualquier sanción remitida a un vehículo carente de la autorización pertinente para la prestación del servicio en el área metropolitana de Barcelona, a de ser, igual o superior hacia la empresa de intermediación (4001€), siempre y cuando se demuestre que el vehículo está realizando un servicio otorgado por la empresa de intermediación.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en el punto b) del apartado 2 de este artículo se considera un incumplimiento del régimen tarifario, y, por tanto, es de aplicación el artículo 40.c) de la Ley 19/ 2013, de 4 de julio, del taxi.

Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi

- **Artículo 40(c):** Establece que el incumplimiento del régimen tarifario o la contratación de vehículos no autorizados será considerado una infracción grave, con las respectivas sanciones administrativas (Generalitat de Catalunya, 2003).

Solicitud formal:

En virtud de las normativas aplicables y como responsables del cumplimiento de las leyes y regulaciones pertinentes, solicitamos a la Administración:

1. Que, conforme al artículo 7.3 del Decreto 314/2016 de Empresas de Intermediación, se requiera a las plataformas la identificación de los vehículos con los que colaboran.
2. Que, de acuerdo con el artículo 9.2.c del mismo Decreto, se sancione con una cuantía igual o superior a la aplicada a los vehículos infractores (4001€) a aquellas plataformas que otorguen servicios a vehículos sin la debida autorización.
3. Que, los agentes de inspección soliciten a los pasajeros, la forma de contratación del servicio.
4. Que, si se demuestra que estas empresas han vinculado sus servicios a vehículos ilegales (sin autorización para prestar transporte de viajeros en el Área Metropolitana de Barcelona), se les revoque cualquier autorización para realizar actividades de intermediación en dicha área.
5. Que estudien, que los inspectores o agentes de la autoridad, realicen controles de inspección nocturnos, en zonas de influencia y lugares de ocio esporádicos.

REFERENCIAS

- Bolt. (2024). *VTC y taxis Bolt llegaron a Barcelona*. Recuperado de <https://bolt.eu/es-es/blog/vtc-y-taxis-bolt-llegaron-a-barcelona>
- Curia. (2017). *Sentencia del Tribunal de Justicia (Gran Sala) de 20 de diciembre de 2017 (ECLI:EU:C:2017:981)*. Recuperado de https://curia.europa.eu/jcms/jcms/p1_653289/bg/
- Generalitat de Catalunya. (2003). *Ley 19/2003, de 4 de julio, del taxi*. Recuperado de <https://portaljuridic.gencat.cat>
- Generalitat de Catalunya. (2016). *Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, de empresas de intermediación*. Recuperado de <https://portaljuridic.gencat.cat>
- GUBBarcelona. (2024). *Operativos de regulación en el sector del transporte*. Recuperado de <https://x.com/GUBBarcelona/status/1866430211329228860>
- Szpunar, M. (2017). *Informe del Abogado General sobre la plataforma Uber*.