

AL GOBIERNO DE NAVARRA

D, Francisco Jose Asín Perez, en nombre y representación de asociación independiente de taxistas auto patronos de Navarra; A.I.T.A.N., como mejor proceda digo:

Que a la vista de la modificación normativa que Gobierno de Navarra prevé al anteproyecto de ley foral 7/1998 de 1 de Junio reguladora del transporte público urbano por carretera y el decreto foral sobre arrendamiento de vehículos con conductor se pretende formulamos la siguiente propuesta a la vista de los

Antecedentes

El Real decreto ley 13/2018 de 28 de septiembre por el que se modifica la ley 16/1987 de 30 de julio de ordenación de los transportes terrestres LOTT , conocido coloquialmente como decreto Abalos, tiene como principal objetivo restablecer los desequilibrios que dejó el Real decreto ley 3/2018 de 20 de abril en materia de arrendamiento de vehículos con Conductor “ Autorizaciones VTC. “

El Real decreto 13/2018, modifica el art 91 de la ley 16/1987 LOTT , determinando que la autorización de VTC habilita exclusivamente para realizar servicios de carácter interurbano y permite que sean los órganos que ostenten las competencias en materia de transporte urbano, los que en ejercicio de estas, determinen las condiciones en las que podrán ser autorizados y prestados los servicios de transporte de viajeros íntegramente desarrollados en su ámbito territorial.

Para garantizar el adecuado equilibrio entre la nueva regulación y los derechos existentes en el momento de la entrada en vigor de este real decreto-ley, (septiembre de 2018) y como compensación por los perjuicios que la nueva definición del ámbito territorial de las autorizaciones pueda ocasionar a los titulares de las otorgadas con arreglo a la normativa anterior, se les concede un plazo de cuatro años durante el que éstos podrán continuar prestando servicios en el ámbito urbano. Con base en los datos y valoraciones de que dispone la Administración, se estima que ese plazo debería ser suficiente para compensar tales perjuicios, si bien se admite además que, en determinados casos debidamente justificados, pueda ampliarse dicho plazo. A tal fin, y para calcular en cada caso el período de recuperación de la inversión, se ha considerado adecuado tomar como referencia la fórmula prevista en el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

Transcurridos, en septiembre próximo, los 4 años previstos en la norma, abordan las comunidades autónomas, la regulación prevista, a nuestro modo de ver de forma diversa según qué comunidad autónoma este regulando y, en el caso que nos ocupa, de forma inapropiada a nuestro modo de ver, según las siguientes .

Consideraciones

Que el RDL 13/2018 constatando los evidentes desajustes producidos por la irrupción de multitud de nuevas autorizaciones VTC hasta el 20 de abril de 2018 a tenor de toda la regulación existente, el espíritu que subyace en la normativa es, principalmente compensar durante 4 años quienes, tenían una expectativa económica que ser

frustrada por la necesidad de ajustar la proporción establecida RDL 3/2018 y por Sentencia N° 921/2018 de 4 de junio de 2018 del Tribunal Supremo.

La habilitación para realizar transporte urbano, durante estos 4 años tiene carácter indemnizatorio, (Ver. Disposición transitoria única 2) finalizando al transcurrir los 4 años.

La redacción de la disposición adicional primera, no solo no es ajustada al espíritu de la ley sino que es contraria a la misma, Que esta indemnización se extienda, de no regularse por los municipios, y siga vigente sine die, siendo la previsión la finalización del periodo indemnizatorio.

De la lectura de la norma RDL 13/2018 se evidencia que tras ese plazo, por el que se indemniza a los titulares de VTC permitiéndoles prestar servicios urbanos durante el plazo de 4 años, finalizado el mismo, la consecuencia lógica no es que sigan siendo "indemnizados" de por vida, antes bien, deberán tener unas condiciones más restrictivas que las que disfrutaron durante el periodo indemnizatorio, por ello la cláusula de cierre de ley (D.A. Primera) por la que si los municipios del a. t. p. c., no regulan ("no establezcan normativa propia") no debe ser que continúen habilitadas para prestar servicios urbanos.

Que las VTC puedan continuar prestando servicios urbanos, tras el periodo indemnizatorio de los 4 años, es contrario a la norma que habilita, a su sentido y preámbulo y a la lógica, que evidentemente dicta que, habiendo permitido hacer urbanos durante 4 años, como indemnización, finalizado este periodo, la consecuencia ha de ser la prohibición de continuar realizándolos. (o no era tal indemnización) .Por otra parte desconocemos si algún titular de VTC se acogió al sistema indemnizatorio previsto en la D. Transitoria única 2, apartado A del RDL 13/2018, para solicitar indemnización complementaria.

Procede por este motivo y teniendo que cuenta que la habilitación para legislar en cada comunidad autónoma, se justifica en la especialidad de cada territorio, analizar la concreta situación Navarra y del atpc de la comarca de Pamplona.

El sector del taxi y las empresas de vtc tradicionales han venido conviviendo sin conflicto en los respectivos ámbitos y lo siguen haciendo a día de hoy ya que la problemática surgida por la proliferación de las nuevas VTC no se ha materializado aun en Navarra.

De modo que podremos diferenciar las autorizaciones de VTC, como las existentes antes de la modificación normativa Ley ómnibus, y que denominamos coloquialmente como VTC clásicas y las autorizaciones concedidas con posterioridad, con un carácter esencialmente especulativo .

Entendiendo que estas últimas, si no han adscrito realmente vehículos ni prestado servicio alguno desde su concesión, son autorizaciones que se encuentran sin explotación y son parte de una cartera especulativa, a la que no le corresponde, a nuestro modo de ver, ningún tipo de protección, por el contrario, solicitamos un control de las mismas y que no puedan ser bienes inmateriales a la espera de alcanzar un valor especulativo.

Las autorizaciones que nunca se adscribieron al servicio público al que están destinadas, ni tuvieron perjuicio alguno, ni precisaron indemnización de ningún tipo, no pueden homologarse con las que si ejercieron el servicio Público para el que fueron creadas.

Por ello formulamos, las siguientes **aportaciones**, tanto al proyecto de ley foral como al proyecto de decreto foral

Primero: se posponga la regulación, a la realización de un estudio comparativo de las normas que vayan a aprobar las diferentes comunidades autónomas para valorar las posibles soluciones.

Segundo: Proponemos que las autorizaciones VTC nuevas que no estén prestando servicio y/o que no reúnan, en todo momento todos los requisitos legales, como vehículos efectivamente adscritos al servicio, seguros...sean inmediatamente amortizadas o se prevea esta situación estableciendo plazos para ello.

De este modo se conseguiría acercarse el ratio de 1/30 previsto

Tercero: En cuanto a la autorización para realizar servicios urbanos. Entendemos que gobierno de Navarra no tiene competencia para regular este aspecto.

La regulación, con la cláusula de cierre de si "las entidades locales o el área territorial de prestación conjunta no establezcan normativa propia, las autorizaciones VTC continuarán habilitadas para prestar servicios urbanos" está en contra del espíritu de la norma, por lo que no puede ser aprobada de este modo.

Han de ser los órganos que ostenten la competencia sobre transporte urbano que no son otros que los municipios o el ATPCCP dependiente de la mancomunidad, quienes han de autorizar el servicio urbano sin que el anteproyecto de ley foral ni el proyecto de decreto foral puedan invadir competencias municipales, por lo que instamos a que quede sin regulación, en ese aspecto concreto

Cuarta: Que como solución razonable a la vista de los municipios del área, si no se considera urbanos, los realizados dentro del área territorial de prestación conjunta, el resultado práctico sería que la mayor parte de los servicios puedan ser prestados dada la configuración de los entes locales del ATPC de reducido tamaño, como norma general.

Quinta: Que se valore la posibilidad de que, si son los municipios quienes han de conceder la licencia para prestar servicio urbano en su término municipal, como nosotros consideramos, que se exija para ello, el cumplimiento del ratio 1/30.

Por lo que presentamos estas aportaciones dentro del plazo previsto, para que tras su estudio, pueda redactarse la norma de modo que acoja nuestras aportaciones.

En Pamplona a 22 de junio de 2022