

Últimos cambios normativos: la regulación por comunidades

En septiembre de 2018, Consejo de Ministros del Gobierno de Pedro Sánchez aprobó un Real Decreto-ley por el que se modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

Tal y como indicaron ellos mismos tras su aprobación, “la nueva norma establece que serán las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos las administraciones públicas que regulen el servicio de Vehículos de Turismo con Conductor (VTC)”.

Por su parte, el Ministerio de Fomento, impulsor de la nueva norma, justificaba este cambio normativo aduciendo que: “en un contexto europeo en el que uno de los grandes retos es alcanzar una movilidad urbana sostenible, las recomendaciones de la Unión Europea van en la línea de promover políticas de movilidad integradas. Sin duda, deben ser políticas de movilidad que integren a todos sus instrumentos, en los que tanto el taxi como la VTC, así como como el resto de formas de movilidad, tienen que tener un papel protagonista.”

La realidad, sin embargo, ha sido muy diferente. Con la vista puesta en los gobiernos regionales y autonómicos, el taxi inició una nueva campaña de presión contra la actividad de las VTC. Lejos de tratar de buscar la convivencia entre ambas alternativas, el taxi exigió medidas injustificadas y arbitrarias, como el tiempo de espera añadido de 15 minutos. Un requisito que no existe en ningún país de la Unión Europea.

Fue la Generalitat de Catalunya la primera que compró esta propuesta y que, tras su aprobación, propició el fin del sector de las VTC tal y como lo conocíamos en la ciudad de Barcelona. Cuando se anunció la medida, el Departamento de Territori i Sostenibilitat dijo que la medida buscaba que “taxi y vehículos de transporte con conductor (VTC) pudiesen convivir, y el sector sea competitivo y beneficie la ciudadanía”, añadiendo que se trataba de “una medida proporcional que no imposibilita la actividad de las VTC, pero sí las diferencia de la inmediatez del taxi”.