



D^a M.^a Teresa Barcons Marqués
Secretaria General Técnica

Madrid, a fecha de la firma

INFORME AL “PROYECTO DE ORDEN DE LA CONSEJERÍA DE VIVIENDA, TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS, POR LA QUE SE REGULAN LAS PRUEBAS PARA EL EJERCICIO DE LA PROFESIÓN DE CONDUCTOR DE VEHÍCULOS DE ARRENDAMIENTO CON CONDUCTOR EN LA COMUNIDAD DE MADRID”

En relación con el tema referenciado y dentro del plazo que nos han concedido para emitir informe, al no existir una postura común de todas las asociaciones que constituyen la entidad en relación al contenido íntegro del texto, se transcriben a continuación las observaciones recibidas de dos secciones del departamento de viajeros, unas consensuadas por las asociaciones que integran la Subsección de Arrendadores de Vehículos con conductor de la Sección de Arrendadores de Vehículos y las otras de una de las asociaciones que integran la Sección del Taxi, el resto de asociaciones del departamento de viajeros y del departamento de mercancías no han formulado ninguna manifestación.

DEPARTAMENTO DE VIAJEROS:

SECCIÓN DE ARRENDADORES DE VEHÍCULOS-SUBSECCIÓN DE ARRENDADORES DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR

➤ **Texto consensuado por UNAUTO VTC Y ASEVAL-MADRID**

Se propone la incorporación de las siguientes propuestas/modificaciones al articulado:

Artículo 2. Requisitos para adquirir la condición de conductor de vehículos VTC.

1.-De acuerdo con el Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, se considerarán conductores de vehículos VTC aquellas personas que cumplan con los siguientes requisitos:

c) No haber sido condenado por la comisión de delitos contra la libertad sexual y/o estar inscrito en el Registro de delitos de naturaleza sexual y mientras conste en el mismo.

Se propone la siguiente redacción: “c) No estar inscrito en el Registro de delitos de naturaleza sexual.

JUSTIFICACIÓN: Cualquier referencia a una condena podría dar lugar a situaciones injustas a causa de la responsabilidad por actos delictivos antiguos cometidos por personas que, habiendo cumplido ya con la Justicia, no tengan cancelados sus antecedentes penales y, por tanto, aun consten en el referido registro.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1^a planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



2.2 En el caso de cesar en el cumplimiento de los requisitos, una vez obtenido el permiso de conductor de vehículos VTC, éste perderá su validez y el titular no podrá ejercer la actividad hasta que vuelva a cumplir con todos los requisitos necesarios para su obtención.

Se debería añadir el siguiente párrafo: “Se dará acceso a los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor al Registro de Conductores de vehículos VTC, dependiente de la Dirección General competente en materia de transportes de la Comunidad de Madrid, recogido en el artículo 11, a fin de que los mismos puedan comprobar la vigencia de los permisos de conductor de vehículos VTC de sus trabajadores”

JUSTIFICACIÓN: Que las empresas puedan proteger la legal y correcta prestación del servicio, así como la seguridad de los viajeros, tomando conocimiento fehaciente sobre el mantenimiento de los requisitos preceptivos para la vigencia del permiso de conductor de vehículos VTC de sus trabajadores.

Artículo 3. Contenido de las pruebas.

1. El ejercicio deberá contar con el siguiente contenido, dividido por módulos, según se enumera a continuación:

1.1. Conocimiento de la lengua castellana; definiciones, refranes, conjugaciones, sinónimos, antónimos y similitudes.

Procede la supresión de la expresión “refranes”, por cuanto la Real Academia Española recoge como definición de refrán “Dicho agudo y sentencioso de uso común”.

JUSTIFICACIÓN: Entendemos que su inclusión en el conocimiento de la lengua castellana, de cara a prestar un servicio profesional como conductor, no aporta nada especial, más bien puede dar origen a algún malentendido con los pasajeros

Artículo 4. Periodicidad de las pruebas.

1. Se realizarán anualmente un mínimo de doce convocatorias de pruebas de acceso a la profesión de conductor de vehículos VTC.

Se debería sustituir “doce” convocatorias por “veinticuatro”.

JUSTIFICACIÓN: Aquellas empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, propietarias de grandes flotas y, por tanto, con un gran número de conductores contratados, si no se amplía el número de convocatorias de examen, no van a disponer de tiempo suficiente para que toda su plantilla pueda obtener en el plazo de dieciocho meses establecido el permiso de conductor de vehículos VTC.

Artículo 10. Convalidaciones.

1. Los profesionales que hayan obtenido el permiso de conductor de vehículos VTC en otra Comunidad Autónoma podrán convalidar dicho permiso en la Comunidad Autónoma de Madrid sin necesidad de realizar la prueba para su obtención.

2. Igualmente, los conductores que ostenten un permiso municipal de autotaxi, podrán convalidarlo por un permiso de conductor de vehículos VTC.



3. Para que la convalidación surta efecto se deberá inscribir en el Registro de Conductores de vehículos VTC de la Comunidad de Madrid, una vez acreditado el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 2.

Consideramos que se debe añadir otro punto: “4. Los profesionales que se encuentren en las situaciones descritas en el punto 1 y 2 de este artículo, podrán delegar estas solicitudes en representante autorizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 5.7 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.”

JUSTIFICACIÓN: De esta forma se facilita y agiliza el acceso al trámite a los profesionales, a fin de que no exista ningún periodo de transición inoperativo entre su situación actual y la necesaria obtención del permiso de conductor VTC.

Artículo 12. Permiso de conductor de vehículos VTC.

1. El permiso deberá llevarse en un lugar visible y/o accesible al usuario siempre que se esté prestando servicio.

Consideramos que se debe añadir “..., bien físicamente o mediante código QR.” al final del párrafo.

JUSTIFICACIÓN: Simplificar el acceso a esta información.

Disposición Transitoria Primera.

Los conductores que a la entrada en vigor de esta Orden vinieran ejerciendo la actividad de conductores de VTC, tendrán un plazo de dieciocho meses para superar las pruebas convocadas al efecto por el órgano competente.

Durante el plazo de dieciocho meses establecido en el párrafo anterior, los conductores a los que se refiere el mismo, podrán continuar con su actividad de conductor de VTC y ser contratados para ese puesto hasta que puedan realizar la prueba descrita en esta Orden.

No obstante, lo previsto en los párrafos anteriores, los conductores que, vinieran ejerciendo la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor del Decreto 5/2024, de 10 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se desarrolla la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, estarán exentos de superar las pruebas. Para ello, deberán acreditar, ante el órgano competente para la expedición de las autorizaciones, figurar de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda. Tras su comprobación, se expedirá el correspondiente permiso de conductor, siempre que se cumplan el resto de requisitos previstos en el artículo 2

1.- Entendemos que el primer párrafo de esta disposición debería quedar redactado así: “Tanto los conductores que a la entrada en vigor de esta Orden vinieran ejerciendo la actividad de conductores de VTC, como aquellos que comiencen esta actividad profesional, tendrán un plazo de dieciocho meses para superar las pruebas convocadas al efecto por el órgano competente”.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



2.- En consecuencia, el último párrafo de esta disposición debería tener la siguiente redacción: “No obstante, lo previsto en los párrafos anteriores, los conductores que, vinieran ejerciendo la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, durante al menos un año de forma ininterrumpida, o dos en el período de los cuatro años anteriores a la entrada en vigor de la presente Orden, estarán exentos de superar las pruebas. Para ello, deberán acreditar, ante el órgano competente para la expedición de las autorizaciones, figurar de alta en el régimen de la Seguridad Social que corresponda. Tras su comprobación, se expedirá el correspondiente permiso de conductor, siempre que se cumplan el resto de requisitos previstos en el artículo 2.

JUSTIFICACIÓN: El referido plazo de dieciocho meses no debe aplicar únicamente para los conductores que a fecha de entrada en vigor de esta orden ya estuviesen trabajando: esto ocasionaría que, a partir de ese mismo día de entrada en vigor de la Orden, no se podría contratar a nadie y, hablamos de un sector que cuenta con una fuerte rotación en el empleo de conductor, por lo que se podría llegar a una situación de paralización de vehículos, con los consiguientes costes económicos y de repercusión negativa en la prestación del servicio a los usuarios. Además, así se evitaría que muchos conductores pierdan la posibilidad de tener la antigüedad exigida para estar exentos de superar las pruebas.

PROPUESTA DE ADICION DE DISPOSICIÓN TRASITORIA (SEGUNDA, PASANDO LA ACTUAL A TERCERA).

1.El interesado en la renovación y recuperación del permiso de conductor de vehículos VTC también podrá delegar estas solicitudes en representante autorizado de acuerdo con lo establecido en el artículo 5.7 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. En caso de que se produzca la delegación de la solicitud, se deberá presentar la solicitud recogida en el Anexo V.”

2.El interesado en la obtención del permiso de conductor VTC que esté exento de superar las pruebas, conforme a lo dispuesto en la Disposición Transitoria Primera, podrá delegar su solicitud en representante autorizado de acuerdo con lo establecido en el ordinal anterior. En caso de que se produzca la delegación de la solicitud, se deberá presentar la solicitud recogida en el Anexo VI.”

JUSTIFICACIÓN: Sencillamente, facilitar la realización de estas solicitudes y trámites a los conductores con el propósito de que no lleguen a encontrarse en una situación de imposibilidad laboral, por ser legos en el funcionamiento del certificado electrónico, necesario para la realización de estos trámites. Y, en consecuencia, se tendrían que añadir como Anexo V y Anexo VI los respectivos formularios de solicitud.

SECCIÓN TTE.PÚBLICO VIAJEROS EN VEHÍCULO DE TURISMO (VT)

FPT (Federación Profesional del Taxi)

Preliminar. - La norma resulta poco ambiciosa y puede derivar en un cumplimiento meramente formal pero no sustantivo.

En lo que prosigue expondremos los motivos por los que consideramos que se debe hacer una revisión en profundidad de la Orden para que esta sirva al fin público que



persigue: asegurar el conocimiento, seguridad y seriedad de los conductores de VTC que transportan a diario a miles de personas en Madrid.

Como veremos, la norma no es suficientemente ambiciosa y se queda en muchas ocasiones en un cumplimiento meramente formal pero no de fondo impidiendo el verdadero objetivo: autorizar únicamente a los conductores idóneos.

Comenzaremos abordando los errores de la MAIN y de la tramitación del procedimiento para posteriormente abordar los problemas concretos del articulado de la norma.

Primera. - Discrepancia entre la MAIN y el borrador de Orden remitido

Lo primero que se debe poner de manifiesto es que la MAIN se refiere a un articulado que no se corresponde con el del borrador de Orden remitido a esta Federación. En efecto, según la MAIN, la Orden dispondría de 15 artículos, cuando el borrador remitido consta únicamente de 14 artículos.

Segunda. - Informes recabados. No se ha realizado un verdadero análisis de protección de datos, ni solicitado informe a la dirección competente en la materia. La necesidad fundamental del consentimiento expreso del solicitante.

Una de las medidas fundamentales que impone la Orden es la creación de un registro de los conductores de VTC autorizados. Este registro gestionará evidentemente datos personales de relevancia tales como el nombre y apellidos del conductor, las pruebas realizadas, su empleador, etc.

Sorprende sobremanera que no se haya realizado un análisis previo de los motivos que conforme a la LOPD permitirían el tratamiento de esta información; si resulta proporcionada su gestión; y, sobre todo, de la publicidad que pueda darse a los mismos. La Orden únicamente señala que *“el tratamiento de los datos del Registro de Conductores de vehículos VTC de transporte con conductor deberá realizarse conforme lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales”*.

No obstante, se trata a todas luces de un razonamiento tautológico. Es fundamental realizar un análisis ex ante de la compatibilidad del sistema con la normativa de protección de datos, máxime cuando: i) de este sistema dependerá la correcta supervisión del cumplimiento de la norma; y, ii) ya se han anulado en el pasado normativas en materia de transporte precisamente por infringir los datos personales de los afectados y el principio de proporcionalidad (STS de 10 de marzo de 2020, Rec. 213/2018).

Este registro es fundamental y debe garantizarse su robustez jurídica. Asimismo, resulta también necesario aclarar quienes tendrán acceso a dicho registro y en qué condiciones. Volveremos a todo ello más adelante.

A la hora de facilitar el cumplimiento de la normativa de protección de datos resulta esencial que se informe al solicitante de que su información será tratada y que presta su consentimiento expreso lo cual consideramos debería formar parte de la declaración responsable.



Tercera. La creación del sistema conlleva un gasto para la Administración.

La Administración señala en la MAIN que el sistema a desarrollar afecta a los presupuestos de la Comunidad de Madrid e implica un ingreso. Llama la atención que se considere que no implica gasto alguno.

La gestión de los exámenes debería necesariamente comprometer el uso de funcionarios públicos, salvo que estos sean una mera actuación formal como parece que pudiera ser el caso. Volveremos posteriormente sobre esta cuestión al analizar el articulado del borrador.

Es fundamental que las pruebas se realicen en centros de la Comunidad de Madrid bajo la supervisión de funcionarios públicos. En cualquier caso, incluso admitiendo un hipotético examen on-line, se debería instaurar tales cautelas a nivel de software: comprobación de IP, de identidad mediante certificado y mediante webcam, límite de tiempo, micros abiertos, etc. que implica un indudable gasto para la Administración.

Cuarta. - Asombrosa ausencia de un análisis ex post en infracción del art. 130.1 LPACAP.

La MAIN reconoce que no considera que las previsiones incluidas en el proyecto tengan ningún impacto ni efecto que determinen la obligación de efectuar una evaluación ex post.

El art. 130.1 de la LPACAP dispone al respecto que las Administraciones deben realizar un seguimiento de su normativa del siguiente modo:

1. Las Administraciones Públicas revisarán periódicamente su normativa vigente para adaptarla a los principios de buena regulación y para comprobar la medida en que las normas en vigor han conseguido los objetivos previstos y si estaba justificado y correctamente cuantificado el coste y las cargas impuestas en ellas. El resultado de la evaluación se plasmará en un informe que se hará público, con el detalle, periodicidad y por el órgano que determine la normativa reguladora de la Administración correspondiente.

Sorprende que cuando se crea una prueba de acceso para la prestación de un servicio, el de conducción de una VTC, no se valore a posteriori si la prueba ha servido a su fin. Esto es: i) si los conductores que prestan efectivamente los servicios cumplen dicho requisito; ii) si los requisitos impuestos son suficientes para lograr una correcta prestación del servicio; y, iii) si las consecuencias del incumplimiento de la normativa son suficientemente disuasorias.

En fin, no se prevé ningún mecanismo para valorar si la norma es útil, lo cual viene a corroborar que estamos ante un cumplimiento puramente cosmético de la exigencia de una prueba a los conductores.

Quinta. - Artículo 2 “Requisitos para adquirir la condición de conductor de vehículos VTC”: ausencia de comprobación del número de puntos y falta de definición del deber de comunicación.

1.-Requisitos. Necesidad un número de puntos mínimo en el carnet de conducir.



Esta parte no entiende por qué entre los requisitos no se exige a los conductores de VTC disponer de un número de puntos concreto en su carnet de conducir. Como es sabido, la irrupción de las VTCs ha causado un incremento importante de la siniestralidad. Uno de los mecanismos para reducir dicha siniestralidad es asegurar que los conductores cumplen con la normativa de tráfico, por ese motivo, no comprendemos por qué no se exige la acreditación de disponer de al menos 9 puntos en el carnet (es decir, al menos un 60% de los puntos posibles)

2.-Falta de concreción de los supuestos de revocación del permiso y de las consecuencias anejas a la omisión del deber de información a la Administración.

Del mismo modo, la norma es muy imprecisa respecto de la revocación de estos permisos y los motivos que justificarían el mismo.

La Orden señala en el apartado 2.1 que *“En el caso de que titular del permiso no realice la comunicación a la que se refiere el apartado anterior, la responsabilidad será exclusivamente del titular del permiso, pudiendo derivarse de esta omisión la pérdida definitiva del permiso de conductor de VTC.”*

La norma impone una obligación en todo punto lógica y coherente con el principio de buena fe en virtud de la cual los conductores deben mantener informada a la Administración de cualquier alteración o modificación que aconteciese en cuanto se refiere al cumplimiento de aquellos requisitos que dieron lugar a la obtención del permiso de conducción de la VTC. Es decir, según esta obligación, aquel conductor que fuera condenado por un delito de naturaleza sexual o que perdiese todos sus puntos del carnet deberá comunicar dicha circunstancia a la Administración.

Como hemos dicho, se trata de una obligación en todo punto lógica. Sin embargo, para garantizar su efectividad, sería recomendable que la norma concretase con mayor detalle cuáles son esas circunstancias o, si se prefiere, incumplimientos sobrevenidos que pueden dar lugar a la revocación del carnet de conducir, sin necesidad de establecer un sistema de numerus clausus, pero sí al menos de manera orientativa.

Y, además, entendemos que es fundamental establecer un régimen sancionador que castigue de manera añadida a aquel conductor que no sólo ha incumplido sobrevenidamente los requisitos previstos para otorgarle dicho carnet de conducir; sino que, además, ha ocultado dicho incumplimiento sobrevenido a la Administración. La idea que subyace a todo ello al final es simple: no puede hacerse de peor condición a aquel conductor que incumple los requisitos y decide informar de ello a la Administración (con la consiguiente pérdida del permiso de conducción de la VTC), que a aquel otro conductor que incumpliendo también los requisitos decide ocultárselo a la Administración y no se lo comunica. En caso contrario, va de suyo que no existe ningún incentivo objetivo a comunicar estos hechos a la Administración.

En este sentido, la norma debe prever, por un lado, un plazo razonable de tiempo para informar a la Administración; y, por otro lado, advertir de que el incumplimiento de esta obligación supone una infracción por sí sola de la normativa de transportes. Nos referimos, más concretamente, al art. 141.17 de la LOTT que, por remisión del art. 17.1 de la LOCTUCM, dispone que la falta de comunicación de datos esenciales a los que se esté obligado constituye una infracción grave de la normativa de transportes:



17. La carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales de la documentación de control, estadística o contable cuya cumplimentación resulte obligatoria.

Incurrirán en esta infracción aquellas empresas que no velen debidamente porque los conductores dispongan en formato papel o electrónico de la documentación que resulte obligatoria en los controles en carretera.

Asimismo, serán constitutivas de dicha infracción la ocultación o falta de conservación de dicha documentación, así como su falta de comunicación a la Administración o la demora injustificada en dicha comunicación, incumpliendo lo que al efecto se determine reglamentariamente.

En idéntica infracción incurrirán aquellas empresas que carezcan del documento o sistema informático en que preceptivamente hayan de formularse las reclamaciones de los usuarios, que nieguen u obstaculicen su uso o que oculten su contenido o retrasen injustificadamente su comunicación a los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre que en cada caso resulten competentes.

Por tanto, debe realizarse una referencia a este precepto. Y, del mismo modo, debe indicarse que el incumplimiento de un requisito esencial (como, por ejemplo, el permiso de conducir) supone que el permiso de conductor VTC devenga inválido desde esa fecha. Esto supone que, desde ese mismo momento toda VTC que continúe prestando servicios de transporte discrecional estaría cometiendo también la infracción prevista en el art. 17 k) de la LOCTUCM, que tipifica como infracción muy grave la realización de servicios de transporte incumpliendo los requisitos reglamentariamente establecidos en relación con los conductores.

Por último, resulta en todo punto llamativo que la norma no establezca la revocación de los permisos como consecuencia de la comisión de infracciones de la normativa de transportes, como, por ejemplo, por deambular en búsqueda de clientes. Entendemos que la comisión de una infracción muy grave, dos graves o tres leves debería suponer la revocación del permiso por ser patente el desdén a la normativa por el conductor.

Sexta. -Artículo 3: contenido de las pruebas: ausencia de precisión en el examen de lengua y falta de valoración de la lengua inglesa.

En lo que concierne a los conocimientos requeridos no se comprende que no se exijan unos conocimientos mínimos de inglés. Por otra parte, el conocimiento de la lengua castellana, a través de un examen de tipo test parece difícil de conjugar, particularmente cuando la relación con el cliente será oral.

Por otra parte, no se comprende que el conocimiento del medio físico se focalice tan sólo en los centros de interés o mayor concurrencia y no de la ciudad de Madrid y la Comunidad en su conjunto, cuando el objetivo es que el servicio se preste en toda la Comunidad y no se saturen las zonas de ocio o turísticas. Lo cual no deja de ser prueba de que las VTCs se centran en determinados sectores de la población y zonas geográficas generando mayor congestión y desigualdad.

Finalmente, se debe poner de relieve que, en el apartado del marco jurídico, resulta fundamental demostrar el conocimiento del régimen jurídico propio de la VTC y sus normas (hoja de ruta, prohibición de deambuleo, etc.), cuestiones que quedan completamente obviadas.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



Séptima. -Artículos 4 a 9 y D.T. Segunda: las pruebas deben realizarse en un lugar público bajo la supervisión de funcionarios de la Comunidad de Madrid.

La norma es especialmente opaca respecto al lugar donde se celebrarán las pruebas para obtener el permiso de conductor de VTC dando a entender en la MAIN que se realizarán telemáticamente. Mientras que la D.T. Segunda habla en términos crípticos de un autoexamen.

Francamente resulta insostenible que la Administración permita que las pruebas se realicen fuera de sus instalaciones y sin una supervisión que impida que se produzca un fraude. En este sentido, incluso las propias plataformas propusieron la realización en centros autorizados, resultando que la norma es más laxa, lo cual resulta inadmisibles. Caso contrario no existe ninguna garantía sobre el procedimiento y la aptitud del candidato, hasta el extremo de reducir toda esta regulación a mero papel mojado.

Octava. -Artículo 10: convalidaciones: ausencia de comprobación de requisitos y necesidad de convenios previos entre Administraciones.

La norma prevé de manera genérica la posibilidad de convalidar los títulos de otras CC.AA. Sin embargo, esta previsión, amparada en la idea imperante en la LGUM que aboga por evitar duplicidades administrativas, resulta en todo punto insuficiente. No puede pasarse por alto que una cosa es evitar duplicidades administrativas; y, otra muy distinta, es obviar que las CC.AA. tienen potestad para establecer sus propios requisitos, que no tienen por qué coincidir con los previstos en la Comunidad de Madrid. Estamos de nuevo ante otra prueba más de que tan sólo se pretende un cumplimiento formal de esta normativa.

Lo mismo sucede con los permisos municipales de conductor de autotaxi, puesto que se admite la validez de todo ellos, sin distinción, independientemente del municipio y de la ubicación del mismo. No se tiene en cuenta que este reconocimiento automático resulta claramente contrario al espíritu de la norma, puesto que, en la práctica, se produce una ausencia total de comprobación de los elementos esenciales. De hecho, la situación es todavía más grave, puesto que la norma habla de “convalidación” y precisamente propicia la prestación de ambos servicios en paralelo. Los problemas de seguridad que ello podría plantear y la dificultad de seguimiento desaconsejan esta posibilidad. Y, en cualquier caso, la convalidación nunca podría darse de manera automática, puesto que no puede obviarse que nos encontramos ante normativa bien distinta: los servicios de VTC no está sujetos a un régimen tarifario, pero si a unas obligaciones concretas que no se exigen al taxi (precontratación, prohibición de deambuleo, hoja de ruta, etc.), las cuales deben ser imprescindiblemente conocidas por el conductor.

Lo que la norma debería prever es la posibilidad de que la Comunidad de Madrid llegase a convenios con otras Administraciones para el reconocimiento mutuo de permisos siempre y cuando, tras un análisis previo, se concluyese que los requisitos allí exigidos son los mismos o superiores que los previstos por la normativa de la Comunidad de Madrid.



Novena. -Artículo 11: registro de conductores

El registro de conductores se constituye como una pieza esencial del sistema, que garantiza su verdadera eficacia. No en vano es el único medio en virtud del cual los agentes de seguridad podrán determinar, en el marco de una inspección, si el conductor dispone o no del correspondiente permiso en vigor. Del mismo modo, entendemos fundamental que en este registro se inscriban y consten fehacientemente las eventuales infracciones de la normativa de transporte que haya podido cometer el conductor.

Ya hemos indicado que es necesario un análisis de la base legal para el tratamiento de los datos personales, así como una valoración de la proporcionalidad de la información solicitada. Además de lo anterior, resulta fundamental que exista claridad sobre quién, cómo y en qué condiciones podrá acceder al registro. Como ejemplo, se puede acudir a la regulación contenida en el artículo 53.6 de la LOTT que, al regular el acceso al registro de transportistas, distingue entre publicidad plena, restringida y ordinaria.

Décima. -Artículo 12: Permiso de conductor de vehículos VTC: falta de concreción de las consecuencias de su incumplimiento

El citado precepto dispone que *“Los vehículos que presten servicios de arrendamiento con conductor únicamente podrán ser conducidos por personas que tengan permiso para ejercer la profesión de conductor de vehículos de arrendamiento con conductor, establecido en el artículo 8 apartado 4 y apartado 5.”*

De nuevo, para aclarar la eficacia de la norma, convendría aclarar que el incumplimiento de esta previsión constituye una infracción muy grave de la normativa de transportes. En efecto, el art. 17 k) de la LOCTUCM dispone que el incumplimiento de la normativa sobre conductores constituye una infracción muy grave por lo que el envío a la norma para mayor claridad y seguridad jurídica resulta del todo conveniente:

- k) Realizar servicios de transporte incumpliendo los requisitos reglamentariamente establecidos en relación con los vehículos, conductores y demás condiciones exigidas para el otorgamiento y mantenimiento de las autorizaciones previstas en el artículo 14.ter.1 y en la disposición adicional cuarta de la presente ley.

Conviene hacer referencia a la citada norma para evitar el “pirateo” y la competencia desleal entre conductores que se presten a realizar el servicio a cambio de una menor retribución precisamente por carecer de dichos permisos. Nótese que el permiso es un elemento de control que permitirá que la Seguridad Social y otras Administraciones tengan conocimiento sobre el número real de conductores, por lo que las consecuencias del incumplimiento de estos requisitos deben quedar claramente delimitadas y todo ello por referencia a la LOTT y a la LOCTUCM en cumplimiento del principio de reserva de ley en materia sancionadora.

En cualquier caso, huelga decir que el incumplimiento de la norma no puede quedar impune, pues en caso contrario ningún incentivo existe a obtener el citado permiso.

COMITÉ MADRILEÑO DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Orense, 60, 1ª planta

28020 Madrid

Teléfono: 91 580 30 16



Undécima. - La declaración responsable debe incluir el conocimiento del régimen infractor y el consentimiento al tratamiento de datos personales.

A fin de garantizar el correcto funcionamiento de todo el sistema y su robustez jurídica, es imprescindible que la declaración responsable contenga dos observaciones adicionales.

Una observación que se incluiría entre la actual numeral 5 y 6, que se sería “Que conozco las infracciones administrativas que acarrea el incumplimiento de mi deber de comunicación”.

Otra observación final que sería el numeral 10 en el que se diga que se conoce el tratamiento de datos personales que se va a hacer y su finalidad y que se presta un consentimiento expreso y debidamente informado, del siguiente modo “*Que conozco que mis datos personales van a ser incorporados a un registro público y que presto mi consentimiento expreso al tratamiento de los mismos y a su publicidad en los términos contenidos en el art. [insertar el artículo que corresponda de la versión definitiva] de la Orden*”.

SE SOLICITA que teniendo por presentadas estas alegaciones, se acepten y se adecúe el Proyecto de Orden en los términos aquí expresados.

La secretaria del CMTC