

28 MAIG 2019

Aportacions del Sindicat del Taxi de Catalunya a la Consulta pública prèvia de l'avantprojecte de llei de transport de viatgers en vehicles de fins a 9 places (taxi i VTC)

Cal deixar ben clar en la futura llei la diferenciació clara de tots dos sectors: taxis i VTC s. Són diferents serveis que han de quedar regulats de manera diferent. Si no es fa així, la llei l'únic que farà és legalitzar i normalitzar la situació actual.

No poden coexistir un servei regulat (model de vehicle, carnet professional), i un altre desregulat.

Des de la Memòria s'intenta justificar la irrupció dels operadors a la introducció de les noves tecnologies. Però això no és així. En els últims anys, el sector del taxi ha avançat de manera considerable des de la petició dels taxis a través de les ràdio emissores fins a les gestions de flota on s'adjudiquen els serveis de forma instantània, a través del web i també a través d'aplicacions pròpies que tenien els centres de trucades i també els propis radiotaxis.

Creiem que tota l'oferta de mobilitat existent ha de quedar degudament regulada i limitada a un àmbit. Altrament ens podem situar en una selva, on el principal danyat serà el propi usuari.

Algunes reflexions postulades per la pròpia Memòria es contradiuen amb el principi que es requereix: diferenciació d'ambdós sectors. La cita és la següent: "es busca determinar un règim jurídic de les dues activitats que estableix la necessària igualtat o equivalència pel que fa a les condicions de l'exercici sense que aquestes resulti una posició d'avantatge competitiu injustificada per raons objectives".

En el fons sembla que encara que es busca una diferència al final es busca una igualtat dels serveis.

Dins d'aquestes contradiccions que hi ha en el propi text de la Memòria, creiem que la futura llei sí que ha d'establir alguns canvis que signifiquen flexibilitzar la llei del taxi i deixar clar què és una VTC.

Des de fa molt temps quan es parla del problema amb les VTC, que sobradament ha plantejat la Generalitat en la seva Memòria i que no cal reproduir en aquest escrit (sobretot l'increment d'aquests tipus d'autoritzacions), com un problema del Àrea Metropolitana de Barcelona, d'entrada és així. Però no em d'oblidar un tema molt important, i és bàsicament la necessitat al territori de disposar d'un servei d'interès públic com es el taxi. En aquest sentit a ningú se li escapa que en el territori és poc vinculant el

servei urbà de taxi per el seu sosteniment econòmic . Aquesta situació ve donada bàsicament perquè les autoritzacions de taxi són municipals i els municipis en moltes ocasions no tenen distàncies ni demanda de trajectes urbans suficients per a que la viabilitat econòmica del sector sigui garantida, però sense dubte els ciutadans han de tenir dret a disposar d'aquest servei.

A la mateixa Memòria, la Generalitat reconeix el conflicte i les causes però sembla que vol assumir que un cop han arribat l'status quo no pot canviar, és a dir, ens les hem de menjar assumint que la flota de vehicles de fins a nou places ha crescut a Catalunya de cop en un 30% aprox. Pretendre que aquest increment d'oferta no vulneri l'actual llei en el seu article 3, apartat b) *"L'equilibri econòmic de l'activitat i la suficiència del servei, que es concreta en la limitació del nombre d'autoritzacions de l'activitat i l'establiment de tarifes obligatòries"*, és com a mínim agosarat.

PARLEM DEL TAXI

Respecte a l'àmbit territorial

Fer totes les autoritzacions de taxi de Catalunya iguals portaria a perdre aquest servei en nuclis on la seva viabilitat va lligada a altres negocis, al transport sanitari, o a rutes turístiques.

És a dir, si les autoritzacions no són municipals i circumscrites a un territori determinat, la gent es quedarà sense servei. Aquesta llei hauria d'articular uns mecanismes millors, més àgils i més productius per a la creació de veritables Àrees de Prestació Conjunta i no només de Coordinació Municipal on temes com les tarifes i llicències estan sent en l'actualitat un problema.

Tot això sense perjudici de contemplar serveis precontractats.

Taxi compartit i cobrament individual.

És evident també que aspectes com el cobrament individual o el taxi compartit són avui molt més necessaris que al 2003. Tot i que la Llei ja observava algun d'aquests aspectes en el seu article 21, era d'una forma massa restrictiva i burocràtica el que ha portat a que al llarg d'aquests anys hagin estat situacions molt puntuals i poc competitives. També s'hauria de contemplar la possibilitat de realitzar les tarifes tancades.

Incorporació de noves tecnologies.

La Llei del 2003 diu en el seu article 30 que l'Administració promourà i fins i tot incentivarà les inversions en noves tecnologies. Creiem que la incorporació dels sistemes de seguretat 112 o l'obligació de TPV (a l'AMB però també a altres poblacions) va en aquest sentit.

Però hi ha un article a la Llei del taxi anterior, concretament l'article 3 apartat c, que parla d'universalitat i accessibilitat al servei. En aquest sentit, creiem que l'Administració competent en la matèria, que no és altra que la Generalitat quan parlem del Territori, ha de garantir l'accés al servei del taxi.

Tal i com és notori, els hàbits de consum han canviat molt des de 2003. Avui tot gira al voltant d'internet i els smartphones; així doncs creiem que és del tot necessari tornar a posar sobre la taula una demanda històrica del nostre sindicat. Si quan vam fer la primera demanda en aquest sentit parlàvem d'un número únic per demanar taxis al territori, ara creiem que em sobrepassat aquesta situació i que el que convé al sector (però sobretot a l'usuari) és poder accedir al servei de la mateixa forma que accedeix a la majoria de les seves necessitats.

Però creiem que hem d'anar un pas endavant i que l'aplicació per demanar taxis estigui inclosa en una plataforma on qualsevol usuari que demani traslladar-se d'un punt a un altre tingui l'opció i la informació de totes les formes de transport. Voler crear una aplicació exclusiva per al taxi seria anar en contra dels temps si el que volem és que el taxi formi part dels serveis d'interès públic dels ciutadans.

Demaneu que l'Administració creï aquesta plataforma, i que sigui obligat a tots els taxistes de Catalunya ser-hi registrats, de forma que garantim l'accés al servei per part de qualsevol usuari en qualsevol punt del territori.

Fóra bo que l'Administració obligués els taxistes a estar connectats a una APP o radiomesiora, de cara a prestar un millor servei a l'usuari

Evidentment, això sense perjudici de les iniciatives privades que puguin sorgir per cobrir aquestes necessitats.

Flexibilització tarifaria

Tal i com hem dit en altres ocasions, creiem que el fet de que el taxi unes tarifes regulades dona seguretat a l'usuari i, sobretot, accessibilitat universal. Si les tarifes fossin dinàmiques en funció de l'oferta i la demanda, ens podríem trobar en que serveis en algunes hores o circumstàncies fossin inaccessibles per a la majoria de la població.

Molts cops, quan es parla d'aquest fet, ens fixem en l'Àrea metropolitana. Suposo que perquè és on més taxis hi ha del territori, però imaginin vostès què podria passar amb unes tarifes dinàmiques a parts del territori on el servei normalment ja és just, si de cop, per posar un exemple, fan falta 20 serveis a Tremp.

Després de deixar clar que el taxi sota el nostre punt de vista no pot tenir unes tarifes dinàmiques, entrem en la flexibilització. En aquest punt creiem que a segons quines hores del dia (menys demanda) i en els serveis interurbans, s'hauria de tenir unes tarifes més realistes; és a dir, no té sentit que un servei interurbà de 10 kilòmetres tingui un preu per

kilòmetre igual que un servei de 200 kilòmetres. El preu hauria de baixar en funció de la distància, encara que sempre conservant la viabilitat econòmica del servei.

Respecte a les tarifes urbanes, creiem que s'haurien d'adoptar unes mesures semblants.

Actualització dels drets dels usuaris

L'usuari sempre ha d'estar al centre de l'equació. Tots els drets dels usuaris acabaran millorant l'experiència i la visió que l'usuari tingui del nostre servei. En aquest sentit creiem que s'ha de ser valent i apostar per un servei universal sense restriccions per problemes de mobilitat del usuari.

Conductors

Cal que els conductors de taxi tinguin una formació de coneixement normatiu i de la ciutat en la que l'habiten. En aquells municipis que no tinguin possibilitat d'exercir la formació ni tampoc examinar els aspirants al taxi, hauria de ser la mateixa Generalitat qui ho habilités amb un carnet propi de taxista. L'exigència dels taxistes hauria de ser de domini de les dues llengües oficials (català i castellà) i també coneixements d'anglès. I coneixements mínims com l'ESO.

Règim jurídic de les llicències.

Creiem que el regim jurídic de les llicències de taxi ha de continuar estant com fins ara. Tal i com la memòria constata, el 90% de les autoritzacions estan en mans d'autònoms, que dediquen gran part de la seva vida laboral en el sector a fer front a la compra de la llicència. Canviar ara el terreny de joc a meitat del partit, tan sols perjudicaria a aquests treballadors.

Les empreses, tal i com ha quedat palès en l'intent de no transmissibilitat de les autoritzacions VTC (dos anys), busquen les argücies legals perquè mitjançant accionariat o altres formules puguin canviar de mans. És a dir, clar i català: si l'Administració no ha estat capaç de parar l'especulació en la venda de autoritzacions VTC (ens estem referint a les donades fruit de la liberalització encoberta), per què ara es vol regular la transmissibilitat en les del taxi, que l'únic que fa és que un taxista pugui viure amb una mica de dignitat el dia que es jubila després d'anys a la professió i en moltes ocasions amb jornades que superen de llarg les 12h diàries? No és qüestió de donar llàstima, és una qüestió de dignitat i sentit comú.

Ha de quedar resolta per als temes de la transmissibilitat la diferenciació que hi ha entre persones jurídiques i físiques. Si no es resol farà una gran diferenciació en el qual el taxi es veurà perjudicat.

En definitiva, respecte al sector del taxi estem convençuts que existeix unes possibilitats de millora molt grans, però necessitem unes Administracions valentes que comptin amb el

sector a l'hora de planificar la mobilitat tant de les poblacions com del territori; la Llei catalana del taxi no ha estat espremuda lo suficient en molts aspectes.

Que ell Consell del Taxi faci informes vinculants i disposi d'eines suficients és avui més necessari que mai; homologacions de vehicles feixugues, ampliar la capacitat per llei fins a nou places i d'altres aportacions que ja hem fet per part del nostre sindicat i que continuarem fent són cada dia més una necessitat.

Transport sanitari

Definició més clara sobre aquest tema. L'article 24 apartat 5 de la Llei del taxi no té la suficient fortalesa perquè aquest tipus de transport torni al sector del taxi.

Respecte a les VTC

Apostem per una **diferenciació clara** d'ambdós sectors, tot i que la finalitat pugui coincidir en el fet de que es tracte de dues modalitats de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places.

Tal i com diu la Memòria, aquestes autoritzacions mai no van ser pensades per fer el servei de taxi. Quan es parla de servei precontractat creiem que el temps que dóna el DECRET LLEI 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor, és clarament insuficient. Sota el nostre punt de vista, aquest temps no soluciona el problema amb els serveis interurbans, que són els que afecten directament als taxistes que exerceixen la feina fora de l'AMB.

L'Administració no ha fet una diferenciació clara entre els dos sectors. En aquest cas, que repetim que és el que afecta als taxis de territori, sempre hem defensat que han de ser dos sectors diferenciats

Condicions exigibles als vehicles.

A la Memòria es reconeix que la situació creada, lluny de ser una situació demanada o volguda per ningú, es tracta d'una situació provocada per unes sentències judicials. Si a la mateixa Memòria s'explica perquè van ser creades en un inici aquestes autoritzacions i quin era el seu mercat, creiem que la lògica porta a pensar que els vehicles adscrits a aquestes autoritzacions clarament han de tenir unes prestacions superiors a la mitjana en forma de dimensions o de potència. I també, tal i com hem defensat quan parlàvem del taxi, aquest servei ha de ser universal i accessible. O no tenen dret els usuaris amb discapacitat que s'han de moure en cadira de rodes a gaudir d'aquest servei?

Requisits de formació i aptituds dels conductors

Es del tot necessari una acreditació professional per aquest tipus de conductors; al cap i a la fi, i tal com diu la Memòria, la finalitat del servei és la mateixa que la del taxi.

Conèixer i parlar les dues llengües oficials, a més de nocions d'anglès, haurien de ser requisits ineludibles.

Fixació de torns i períodes de descans.

Tal i com hem explicat abans, el gran problema de les noves autoritzacions és que deixen en un no res la proporcionalitat (que recordem és al ROTT), i ho ha avalat el Tribunal Suprem sentència 4 de juny de 2018. Creiem que mitjançant torns i períodes de descans es podria reduir la incidència que aquesta liberalització encoberta té sobre el sector del taxi. Tornem a recordar que no és només un problema de l'AMB: és un problema de tot el territori. Encara ho és més si tenim en compte que en quatre anys aquestes autoritzacions només podran fer serveis interurbans.

Condicions relatives a la contractació del servei.

Per la peculiaritat del servei entenem que la contractació ha de ser pel total de la capacitat del vehicle.

Un altre tema important és el del temps de precontractació. Quan parlem d'aquest tema i es posa de manifest que també es precontracten taxis s'ha d'aclarir una qüestió: la sol·licitud d'un servei de taxi per telèfon o mitjançant app no es una precontractació, ja que en el moment de la demanda s'adjudica el servei a un vehicle i, des d'aquell moment, aquell vehicle esta ocupat. És el mateix que si es demana el taxi a ma alçada o anant a una parada.

En el cas de les VTC creiem del tot escaient, per tal de minimitzar la situació que reconeix la Memòria, que el temps de precontractació o la forma assegurin la no competència deslleial amb el sector del taxi.

Normes per a l'execució del servei.

Els vehicles mai no podran captar serveis pel carrer; quan no estiguin realitzant un servei, hauran d'estar aparcats en un garatge habilitat a tal efecte. No podran estar aparcats en llocs de demanda de servei de Taxi.

Hauran de disposar de fulls de reclamacions i d'una pàgina web habilitada per la Generalitat a aquest efecte.

Règim específic aplicable a aeroports i ports

Ens remetem al paràgraf anterior i els recordem que a Catalunya tan sols cinc poblacions tenen aeroport i aquest és un problema que afecta tot el territori, i més encara en les atribucions que té la Generalitat en aquest sentit.

Preus del servei

Creiem que els preus del servei en vehicles VTC han de ser regulats, evidentment, i per tal de mantenir la diferenciació històrica a que fa referència la Memòria, aquests preus haurien de ser com a mínim un 30% més cars que els del taxi. Les tarifes dinàmiques no ajuden a l'usuari a l'hora de tenir una seguretat a l'hora de fer el pagament. Recordem que aquestes tarifes no les marca l'Administració, sinó una empresa privada que de forma legítima tan sols pensa en el seu interès.

Plataformes de contractació

Les plataformes de contractació s'han de regular tal i com es regulen les plataformes d'intermediació del servei de taxi.

Enduriment de la normativa sancionadora

En general on s'inclouin determinats aspectes:

Una autorització que no estigui activa en un determinat temps (tres mesos) ha de ser revocada.

Possibilitat d'immobilitzar els vehicles infractors.

Una de les infraccions que ha de ser molt greu és tot allò que s'incompleixi sobre la contractació dels serveis.

Objectius a assolir

a) Promoure un model de transport públic de viatgers en vehicles de fins a nou places més obert i competitiu. Aquest objectiu genèric engloba d'altres més concrets, com seria abordar la supressió de restriccions d'accés injustificades, la millora de l'oferta i les condicions econòmiques del servei per a les persones usuàries i la garantia de la igualtat o equivalència pel que fa a les condicions d'exercici.

En aquest sentit, quan es parla de restriccions injustificades no s'entén massa bé, és a dir, si tots estem d'acord que no es pot massificar de vehicles ni les ciutats ni les carreteres del país, s'ha de mantenir la situació actual. Recordem que, en tot cas, el que s'ha de millorar és el transport públic en altres formes de mobilitat: tren, autobús, metro, tramvia etc. No tindria sentit que, després de la situació creada segons la Memòria per uns dictàmens judicials, ara féssim el mateix en base a aquesta Llei.

b) Mantenir els estàndards de qualitat i seguretat de les persones usuàries i dels treballadors del sector.

Creiem que els estàndards de qualitat i seguretat han d'augmentar tant envers la les persones usuàries com dels treballadors del sector. En tots dos casos hi ha molta feina a fer, però segurament, i fruit d'un interès comú tant per part de l'arrendatari com per part del assalariat, en el cas dels treballadors del sector la feina es molt mes profunda i amb una clara necessitat de recursos humans per realitzar-la.

c) Fomentar un ús sostenible de l'espai públic comú.

Fer créixer l'oferta dels vehicles destinats al transport de persones en vehicles de fins a nou places no seria el camí mes adient.

d) Reduir l'impacte sobre el medi ambient derivat de la mobilitat.

En aquest sentit els vehicles híbrids o elèctrics han de marcar el camí a seguir, però està clar que les administracions han de, com a mínim, proporcionar llocs de recàrrega (en el cas dels elèctrics) que siguin àgils i estratègicament situats en zones de demanda, parades de taxi etc.

e) Assegurar el respecte als drets dels treballadors del sector.

Aquí tornem a entrar en l'interès comú tant del propietari com de l'assalariat, a l'hora de saltar-se les normes més elementals: hores de feina, etc. En aquest sentit la solució que es va donar en el seu moment al sector de transport de mercaderies potser seria una via a treballar.

f) Garantir la seguretat jurídica a tot el sector.

Creiem que és del tot necessari clarificar sense causar perjudici als actuals propietaris la seguretat jurídica; tal i com hem dit abans, sempre pensant en que el 90% de les llicències de taxi estan en mans d'autònoms que depenen de la venda de la seva llicència per recuperar la inversió i assegurar-se una jubilació digna. A més a més, sabent que en el cas de les VTC s'han saltat qualsevol normativa (sempre de forma legal) a l'hora de transmetre les autoritzacions.