

El taxi sale a la calle contra el intrusismo y por una movilización óptima



15



La Generalitat impugnará los recursos contra la petición de 3.000 VTC's

18



Siete organizaciones territoriales del taxi crean una nueva confederación estatal

REVISTA **taxi** LIBRE

Más de 30 años informando al sector

5.000
ejemplares



revista
GRATUITA

Distribución
EN PUNTOS CLAVE
del sector



¿Quieres anunciarte? ¡ÉSTA ES TU REVISTA!

elisabet@gpl.cat · 636 96 78 45



La amenaza de las nuevas licencias VTC

En el año 2009, el gobierno español aprueba la ley Omnibús. Algunos juristas avisan que la entrada en vigor de esta ley liberaliza la proporción de 1 VTC por cada 30 taxis de cada comunidad autónoma, otros juristas afirman que no liberaliza nada. Algunas empresas como Ares Capital y otras empresas solicitan masivamente licencias de VTC en todas las comunidades autónomas.

Las comunidades autónomas deniegan esas licencias de VTC, los solicitantes acuden a los tribunales y en el año 2013 empiezan a salir las primeras sentencias del Tribunal Supremo favorables a los solicitantes, por lo tanto las CCAA se ven obligadas a conceder esas licencias.

En Catalunya, solicitan algo más de 400 licencias, la Direcció General de Transports dilata al máximo la adjudicación de esas VTC y obliga a los solicitantes a activar TODAS las licencias de VTC que han solicitado, por ejemplo, si una entidad ha solicitado 50 en una sola petición tendrá que activar las 50 a la vez lo que significa poner 50 coches con sus respectivos trabajadores para dificultar al máximo la activación de esas licencias de VTC, este hecho que se lleva a cabo en Catalunya no se lleva a cabo en otras CCAA como Madrid, en diciembre del 2016 solo quedaban por activar unas 50, el resto ya están activadas y en la calle.

El gobierno español presionado por

las organizaciones nacionales del taxi aprueba en el año 2013 la LOTT (ley de ordenamiento del transporte terrestre) donde vuelve a aparecer la proporción 1/30 entre taxis y VTC, prepara el ROTT (reglamento de ordenación del transporte terrestre) porque toda ley orgánica tiene que ir acompañado del reglamento correspondiente donde confirma la proporción de 1/30.

Entre la aprobación de la LOTT y del ROTT pasan dos años (del 2013 al 2015) y mientras se siguen solicitando masivamente licencias de VTC en toda España de las cuales en Catalunya se solicitan unas 4.000, los juristas especializados afirman que la probabilidad de que se concedan esas licencias es baja pero que hasta que no se apruebe el ROTT no queda blindada esa posibilidad.

En noviembre del 2015 y antes de las primeras elecciones españolas el consejo de ministros aprueba el ROTT presionado por las organizaciones nacionales del taxi ya que un gobierno en funciones no aprobaría este reglamento y de esta forma queda blindada la proporcionalidad de 1/30.

La Generalitat deniega TODAS las autorizaciones de VTC solicitadas entre la entrada en vigor de la LOTT y del ROTT, los solicitantes acuden a los tribunales y en primera instancia dan la razón a la Generalitat, los solicitantes recurren y a día de hoy ha salido alguna sentencia de

los tribunales superiores de las CCAA que obliga a conceder esas licencias.

Tras estas primeras sentencias la Generalitat (la dirección general de Transportes) llama a las organizaciones del taxi a finales del año 2016 que están en el CCT (Consell Català del Taxi) entre ellas está el STAC e informa de la situación.

La Generalitat informa que recurrirá esas sentencias al Tribunal Supremo pero avisa que como esas sentencias del TS les obliga a conceder esas licencias de VTC en cuanto haya 3-4 sentencias dejará de recurrir al TS ya que se habrá creado jurisprudencia.

A día de hoy todavía no se han activado ninguna de esas 4.000 licencias de VTC en Catalunya y la Generalitat recurrirá al TS las sentencias que salgan del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya si las sentencias obligan a conceder esas licencias.

Hay que decir que ninguna asociación del taxi se puede personar en los juicios ya que es la Generalitat quien tiene que defender estos casos en el TS.

Por lo tanto a día de hoy tenemos el compromiso de la Generalitat de agotar la vía judicial, esperemos que el TS deniegue esas licencias como afirman los juristas especializados y no se lleguen a activar esas 4.000 licencias ya que causaría un daño irreparable al sector del taxi. ▲

Carlos Fernández, Secretario General de la UIB del STAC

Talleres ATLÁNTIDA
REPARACIÓN DE AUTOVÓHILES



Atlántida, 13 - L'Hospitalet
Tel. 93 334 53 44

equip




Revista profesional de difusión nacional
5ª Época, año XVIII nº 186

SINDICAT DEL TAXI DE CATALUNYA
Primera revista del taxi de España
Fundada el año 1979

Director: Luis Berbel. **Redacción:** Xavi Tedó.
Colaboraciones: Francisco Javier Latorre, Antoni Servós, José María Sánchez Baena i Carlos Fernández Romero. **Producción:** STAC Marina, 82, 08018 Barcelona. Tel. 93 300 23 14

Fax. 93 485 31 74.
Maquetación: DBcoop sccl. **Publicitat:** Elisabet. Tel. 636 96 78 45. **Imprimeix:** ZUKOY5 C/ Alarcón, 40, 08930 Sant Adrià de Besòs. **Dipòsit legal:** B-15564-1987

Barcelona se queda como la única gran ciudad europea sin Uber

Uber, el gigante del transporte mundial que no tiene coches en propiedad, descarta implantar su servicio en Barcelona por la falta de licencias arrendamiento de vehículos con conductor (VTC). De esta forma, la capital catalana será la única gran ciudad europea que se queda sin la implantación de esta firma, algo que no cambiará en el futuro cercano por la nula restricción a la concesión de licencias de este tipo. Uber aterrizó con mal pie en España, cuando en abril del 2014 estrenó sin grandes anuncios pero gran repercusión su servicio de alquiler de coches de particulares (UberPop) en Barcelona. La firma se encontró con una falta de regulación específica en materia de economía colaborativa y una firme oposición del sector del taxi, que derivó en denuncias y la cancelación del servicio.

El año pasado, sin embargo, Uber renació en Madrid con una estrategia muy diferente: en vez del servicio entre particulares, reapareció con el servicio UberX, que usa conductores profesionales con licencia VTC para transportar a particulares. Tras la apertura en Madrid, el paso lógico sería abrir en Barcelona, una ciudad donde a Uber le gustaría estar con la nueva fórmula, algo pero no será posible por



el menor número de licencias VTC, según Uber. Una anomalía que choca con el mapa donde la compañía opera actualmente en Europa: 86 grandes ciudades o zonas de prácticamente todos los países europeos: Amsterdam, Roma, Praga, Oslo, París, Milán, Londres, Lisboa, Estocolmo, Dublín, Copenhague, Atenas, Berlín... Y en 523 de todo el mundo. Pero no Barcelona.

El número de licencias VTC está ligada al de los taxis y, por ley, es de una VTC por cada 30 taxis. Sin embargo, el número de licencias de taxis lleva al

menos más de 20 años estancado en Madrid y Barcelona (16.000 y 10.500, respectivamente), por lo que tampoco puede aumentar el número de licencias VTC. Para Uber, ese número es insuficiente, pero el sector del taxi cree que no hay espacio para más.

Bruselas, a favor de los taxistas

Uber y la asociación Élite Taxi se vieron las caras a finales de noviembre en Luxemburgo en la vista oral que celebró el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Aunque la sentencia no llegará hasta

MONTAJE Y REPARACIÓN DE GNC Y GLP PARA PRIUS Y OTROS MODELOS



AUTO-REPARACIÓN

MANUSAN, S.L

REPARACIÓN GENERAL DEL AUTOMÓVIL



Disponemos de financiación mediante entidad bancaria. Importe de la financiación: mín. 600€ - max. 18.000€

Mecánica, Electricidad y Máquina de Diagnóstico (Diésel-Gasolina) - Oferta en neumáticos, baterías, frenos, aceite y filtros
Inyección electrónica, aire acondicionado, pre-iltv + frenómetro (Gratis).

Jaume Bressa i Roger, 50 · Tel. 933 001 468 - Tel. y Fax: 93 090 223 - info@autoreparacionmanusan.es - www.autoreparacionmanusan.es

verano de 2017, la posición de la Comisión Europea, que intervino como parte interesada, supuso una victoria preliminar para los taxistas. El proceso podría ser clave para el futuro de Uber en Europa, porque determinará si la compañía ofrece servicios de transporte, con lo que estaría sujeta a una normativa muy estricta, o si es una mera plataforma online que pone en contacto a conductores y usuarios.

Los taxistas defienden lo primero: que Uber es una compañía que ofrece servicios de transporte sin licencia, camuflada en una aplicación de móvil. Uber defiende lo contrario y se compara con las empresas de reparto de comida a domicilio, a las que nadie se les ocurre comparar con restaurantes.

Sin embargo, un nuevo informe encargado por la Comisión Europea a una consultora externa para analizar la situación del sector del transporte urbano en los 28 estados miembros considera que España es uno de los países con regulaciones más estrictas en el sector del transporte urbano. Las conclusiones del borrador, cuya redacción final podría variar ligeramente, son contundentes. "El mercado español del transporte está fuertemente regulado con importantes barreras de entrada. Tanto el sector del taxi como el de alquiler de coches con conductor [VTC] están regulados a nivel nacional y local con requerimientos aún más estrictos. El número de licencias de taxi no ha cambiado de

forma significativa durante los últimos 15 años. No hay ninguna reforma de la ley a la vista, pero la realizada en 2015 ha introducido restricciones al alquiler de coche sin conductor. Las barreras a la entrada en el mercado de VTCs evitan la creación de competencia y de alternativas al taxi". El informe recuerda lo que exigió ya la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia, la CNMC, el marzo de este pasado año: eliminar las tarifas reguladas del taxi, limitar el poder de las asociaciones de taxistas, reducir las barreras de entrada tanto en el sector tradicional del taxi como en el de las VTC y eliminar horarios preestablecidos y obligatorios.

Uber, contra la Generalitat

En los últimos meses, UBER ha ganado tres recursos contra las sanciones impuestas por la Generalitat de Catalunya por incumplimiento de la ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT), que pedía sanciones de 4.001 euros por infracción muy grave. Los tres recursos, dos de ellos dictados por el mismo juez, han fallado a favor de Uber al tomar en consideración su argumento que define que la actividad de la plataforma se rige por la legislación europea de servicios de la sociedad de la información y no por la ley de transporte. Las tres sentencias, datadas en julio y octubre de este año, fallan que tras la resolución "no cabe recurso ordinario alguno".

Desde Territori i Sostenibilitat, que es el departamento de la Generalitat que denunció y sancionó a la plataforma, aseguran que tras agotar la vía contenciosa administrativa recurrirán las sanciones al Tribunal Supremo. El área que dirige el conseller Josep Rull ha interpuesto 70 denuncias contra Uber y otras tantas contra los conductores que realizaban el servicio para la plataforma. En su momento, Uber recurrió todas las sanciones.

Las sentencias destacan que "no existe factura alguna girada por Uber ni contrato físico al respecto", como dicta la demanda de la Generalitat. No obstante, reconocen que "en el presente caso se han generado serias dudas de derecho" y en consecuencia no procede la imposición de costas a la demandada, con lo que la Generalitat no deberá asumir las costas del juicio.

Madrid multa a BlaBlaCar

La Comunidad de Madrid va a sancionar a la filial española de «BlaBlaCar», Comuto Iberia, por ofrecer y facturar servicios de transporte público de viajeros sin disponer del título habilitante requerido. La Consejería de Transportes ha abierto, además, expedientes sancionadores contra dos conductores dados de alta en esta aplicación de internet, que conecta a desconocidos para compartir trayectos y gastos en coche. Las infracciones son de carácter muy grave y grave, por vulnerar los artículos 140.2 y 141.7 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (LOTT), que derivan en multas de 4.001 euros y 801 euros. Según la Inspección de la Consejería el motivo de la multa es que, careciendo de la autorización para ese servicio regulado, ha quedado "constatado" que "el importe total cobrado" por estos conductores "por los trayectos realizados se excede del importe resultante de compartir los gastos del trayecto entre los diferentes viajeros". alegaciones, que han sido desestimadas por el Área de Inspección de la Consejería. Aunque la sanción aún no es firme, supone el primer aviso serio a navegantes que recibe en Europa el gigante francés, que este verano alcanzó los 3 millones de usuarios en España y los 35 millones en los 22 países en los que opera. ▴



Uber, declarada ilegal en Dinamarca, y Portugal se manifiesta contra la aplicación

El STAC representado por Antoni Servós, secretario de la organización, estuvo presente en la histórica manifestación que colapsó la ciudad de Lisboa



El Tribunal Supremo del Este de Dinamarca ha decretado que Uber es un servicio de taxis ilegal y ordenó a un conductor de la startup pagar una multa de 6.000 coronas danesas (808 €). El fallo confirma una decisión anterior del Tribunal de la Ciudad de Copenhague que se pensaba que sería un golpe mortal para el popular servicio de traslados urbanos con propietarios de vehículos. Los tribunales daneses han dictaminado que los fines de lucro de Uber significa que no es un verdadero programa de transporte compartido sino que viene a ser un servicio ilegal de taxis.

Seis conductores de Uber fueron encontrados culpables por el Tribunal de Copenhague en julio pasado y ésta es la primera decisión en contra de la apelación que habían presentado a la decisión inicial. La decisión de la Corte Suprema contra el conductor de 28 años de edad ahora prepara el camino a la Fiscalía de Copenhague para llevar un caso contra la empresa. “Uber fue acusado de complicidad en las violaciones cometidas por los conductores. Ahora tenemos que ver si hay razones

para procesar a la empresa. Creo que podemos. Ahora tenemos la opinión de la Corte Suprema de que el sistema Uber va en contra de las leyes danesas de taxi”, dijo el fiscal Rikke Jensen. La decisión probablemente dará lugar a que se presenten casos en contra de más de 50 conductores de Uber en Dinamarca.

Manifestación unitaria en Portugal

Taxis llegados desde cada rincón del país tomaron el pasado 10 de octubre en señal de protesta por la legalización de Uber o Cabify. El gremio del taxi, representado por ANTRAL y la Federación Portuguesa del Taxi, no ha aceptado la propuesta del Gobierno para la convivencia de todos los servicios. En julio, el Gobierno había anunciado que la legalización sería efectiva en septiembre, pero el rechazo frontal del gremio y las divisiones en la coalición de gobierno ha impedido su aplicación. El ejecutivo ha elaborado una legislación en la que se igualan las exigencias a unos y otros, aunque se sigue primando al taxi tradicional. Por ejemplo, los coches que empleen Uber deben tener menos de siete años de antigüedad cuando

los taxis portugueses no tienen límite alguno y circulan algunos de hace medio siglo; también seguirán los taxis disfrutando de beneficios fiscales para su renovación y mantenimiento, cosa que no se contemple en el caso de Uber; el taxi seguirá disponiendo de plazas públicas para aparcar en la calle y de carriles exclusivos para circular, que los vehículos de Uber, no. Los coches de Uber tampoco podrán aceptar clientes en la calle sin petición electrónica. Estos privilegios del taxi sirven al Gobierno para justificar el precio de licencia que pagan (400 euros). Los representantes del taxi exigen que Uber asuma los excedentes del taxi -que estima en más de un millar de vehículos-, una petición que no está en la mano del Gobierno. Los taxistas temen que la legislación portuguesa se tome como ejemplo en otros países. El STAC, representado por Antoni Servós, secretario de la organización, estuvo presente en la manifestación de los taxistas en Lisboa, una marcha histórica que reunió a miles de taxistas y colapsó la capital del Portugal en una movilización sin precedentes recientes. ▴

Uber, condenada en Francia a pagar 1,2 millones a una asociación de taxistas

La filial de Uber en Francia fue condenada hoy al pago de 1,2 millones de euros a la Unión Nacional de Taxis (UNT) por haber dado entender a sus chóferes que podían salir a la calle a la búsqueda de clientes que no hubieran reservado, algo que tienen prohibido. El Tribunal de Apelación de París confirmó así una sentencia en primera instancia del 27 de enero pasado, en la que los jueces habían recordado que estar en la vía pública en espera de que aparezcan potenciales clientes es una prerrogativa únicamente de los taxis. La UNT había presentado una denuncia contra Uber por la “ambigüedad” en la comunicación de la empresa con sus conductores, a los que hablaba de

aparcar en la calle para captar personas sin reserva previa.

En diciembre de 2014, el Tribunal de Comercio había instado a la filial francesa de la compañía a que retirara cualquier

El motivo, dar a entender a sus chóferes que podían salir a la calle a la búsqueda de clientes que no hubieran reservado

mensaje que presentara como lícita “el hecho de detenerse, aparcar o circular” por la vía pública “en espera de clientes sin ser titulares de una autorización reservada a los taxis”. El Tribunal de Gran Instancia de

París había considerado que a comienzos de 2015 no sólo que no estaba respetando esas obligaciones, sino que incitaba a los chóferes a colocarse en puntos de fuerte demanda.

Por otro lado, la justicia británica ha dictaminado que los conductores de la empresa no son autónomos sino sus empleados y tienen el derecho a recibir el salario mínimo y días festivos y descansos vacacionales retribuidos. La sentencia, que es recurrible, puede afectar a decenas de miles de trabajadores británicos de compañías con un modelo similar de negocio. La firma ya tuvo que pactar una compensación de 100 millones para que sus conductores en California y Massachusetts aceptaran seguir cotizando como autónomos. ▲



Estalvi i fiabilitat per moure el teu negoci. LODGYCO!

DACIA LODGY Laureate Taxi
1.6 110CV GLP Pack Luxe
 PER NOMÉS
9.850€*
LLIURAMENT IMMEDIAT: 40 UNITATS

Opcions incloses:

- Llandes alumini 16" - Pintura metal·litzada
- Volant i palanca de canvis de cuir
- Alçavidres elèctrics posteriors
- Comandaments de ràdio sota el volant- Dacia Plug & Radio



Model visualitzat: Lodgy versió Laureate Taxi amb llandes Panache.

www.dacia.es / 91 506 53 59 | [Descobreix-lo a la teva Concessió Renault-Dacia.](#)

Dacia Lodgy: consum mixt (l/100 km) des de 4,2 fins a 7,1. Emissió CO₂ (g/km) des de 109 fins a 165.
*PVP Dacia Lodgy Laureate Taxi 1.6 110CV GLP Pack Luxe. Inclou transport, pintat, preclat, promocions del mes. IVA no inclòs. Preus kòmits fins al 28/2/17. Dada reconeguda 



RENAULT BARCELONA ENS MOU EL QUE PENSEM
 ESPLUGUES Av. Palisos Catalans, 24-26, Tel. 93 470 26 00. ESPLUGUES DE LLOBREGAT
 LES CORTS C/ Marquès de Sentmenat, 28-36, Tel. 93 444 78 71. BARCELONA
 LA MAQUINISTA C/ Ciutat d'Asunción, 45-47, Tel. 93 360 06 60. BARCELONA
 ZONA FRANCA Pg. Zona Franca, 204-206, Tel. 93 432 94 94. BARCELONA
 CORNELLÀ C/ Tirso de Molina, 1 (al costat del CC Siplau), Tel. 93 172 02 45. CORNELLÀ

www.renaultretailgroup.es

El STAC defiende el taxi frente a la economía colaborativa en la Taula Sectorial de Transport

El STAC aprovechó la primera sesión de la “Taula Sectorial de Transport i Mobilitat”, convocada per la Comissió Interdepartamental para hablar de la economía colaborativa y que se celebró el pasado 18 de noviembre en el Palau Robert, para defender que la economía, mallamada colaborativa, no puede coexistir con un transporte de viajeros fuertemente regulado, ya que supone una competencia ilegal y desleal incompatible con la excelente calidad y servicio ofrecida por el transporte en auto-taxi.

En su intervención, Luís Berbel, presidente del STAC, que estuvo acompañado de Antoni Servós, secretario de la organización, afirmó que “la intervención de terceros, véase Blablacar y algunas otras plataformas como está sucediendo en la actualidad, convierte la economía colaborativa en una economía especulativa y un incumplimiento

“La entrada de estas empresas va a suponer la desregulación de “facto” del sector y la ruina para el taxi” afirmó Berbel

de las normas establecidas ya que existe una intermediación y un interés económico”. El máximo responsable del sindicat alertó que “a los conductores profesionales se nos exige una serie de condiciones en aras de una garantía de un buen servicio al ciudadano” que estas plataformas no tienen que cumplir causando un agravio al sector del taxi.

“Todo ello” añadió Berbel, “en un sector que ya está saturado con 12500 licencias en todas Catalunya con un porcentaje de ocupación que no llega al 50 por ciento con un aumento considerable de nuestro competidor legal más inmediato que son las VTC y ahora además se pretende, evidentemente no



con el beneplácito de esta organización, aumentar una flota que en el guión se nos dice que sean colaboradores”. En este sentido, el presidente del STAC dejó claro que “no hay espacio para este tipo de transporte indudablemente privado sino queremos degradar el servicio y perjudicar a los usuarios del servicio de auto-taxi que no tendrán ningún tipo de seguridad ni en cuanto al vehículo, ni al conductor ni tampoco los precios que se les puede aplicar”.

Berbel hizo una radiografía del del taxi para mostrar la importancia de este sector: “Se han publicado cifras de lo que supone la economía colaborativa pero nadie habla de los costes que supondría para el sector del taxi, sobre saturado, la entrada de más competidores. Estamos hablando, solo en Catalunya de más de 16.000 familias, que viven del taxi, y en el Estado Español de 100.000 familias que a su vez también son consumidores finales de vehículos, combustible, mantenimiento y las aportaciones a Hacienda en los impuestos (IVA e IRPF)”. Un sector que se debilitaría con la entrada

de compañías como Uber o BlaBlaCar: “En algunas ciudades donde ha irrumpido esta falsa economía colaborativa, llamada correctamente economía especulativa, ha supuesto la reducción de taxis en más de un 90% con el daño económico que eso ha supuesto tanto en puestos de trabajo autónomo como dependiente y sin que ello haya supuesto una mejora en la calidad y el precio del servicio si no que se ha precarizado mucho más”. Berbel alertó que “la entrada de estas empresas va a suponer la desregulación de “facto” del sector y los estudios afirman claramente que la desregulación del sector ha supuesto para el taxi una ruina y para los usuarios un nefasto servicio. Este estudio realizado sobre la desregulación de los taxis (y existen varios) ha supuesto un incremento en las tarifas, una reducción en la calidad del servicio y en las condiciones de los trabajadores. Este estudio se ha realizado sobre diferentes ciudades de USA, Inglaterra, Suecia, Nueva Zelanda, Japón, Corea del Sur e Irlanda. En muchas de estos países se volvió a la regulación”. ▴

L'IMET situa un punt informatiu del servei de taxi a la terminal 1 de l'aeroport del Prat

La Taula Tècnica del Taxi i representants d'altres organitzacions del sector van visitar el passat 21 de novembre, l'Aeroport de Barcelona per tal de veure el tòtem informatiu tàctil que, per iniciativa de l'IMET i amb la col·laboració d'AENA, s'ha situat a l'àrea de recollida de maletes de la terminal 1. Els usuaris de l'aeroport, en la zona de recollida de maletes, tindran l'oportunitat de consultar, a través d'aquest punt d'informació tàctil, el preu aproximat d'un trajecte en taxi. Els criteris de consulta són els mateixos que ara s'apliquen a l'app AMB Taxi Barcelona, que està disponible des del 2014 per als smartphones amb el sistema Android i iOS.



L'IMET projecta situar tres tòtems d'informació similars a la terminal 2 del mateix aeroport, així com a l'estació

de Sants i a d'altres punts de la ciutat on hi hagi una important demanda de taxis. ▴

SIMPLY CLEVER
ŠKODA



Matriculación GRATIS y plazos de entrega inmediato.



Consumo combinado gama Rapid: [3,7-5,1] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama RAPID 16 TDI: [114] g/km. 

A partir de ahora, verás cómo la gente deja pasar otros taxis para coger el tuyo. Y es que el nuevo ŠKODA Rapid es mucho más que un simple medio de transporte. Es durabilidad, comodidad y, gracias a su maletero de 550 litros, una garantía de éxito en tu trabajo.

Llévatelo desde 13.800€
(IVA incluido)

* Descuento incluido por financiar 9500€ con Volkswagen Finance con permanencia mínima de 36 meses.

MOGADEALER
Gran vía de les C.C., 484 - Tel. 93 424 87 28 - Barcelona
C/ Aragón, 602 (esq. Meridiana) - Tel. 93 232 10 00 - Barcelona

www.mogadealer.es

Los taxis de Barcelona mantendrán sus tarifas congeladas en 2017

El pleno del Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) ha aprobado la congelación de las tarifas de taxi para el año 2017. Fue planteada la congelación por el Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) en la Mesa Técnica del Taxi atendiendo al estudio económico previo que determina la revisión tarifaria anual. De acuerdo con este estudio, el IPC sectorial de 2016 fue negativo (-1,3%) y, por otra parte, "los ingresos cubren los costes y garantizan un beneficio empresarial razonable".

El IMET y las organizaciones representativas en la Mesa Técnica del Taxi

iniciarán en los próximos meses un proceso de análisis de la estructura tarifaria actual con el objetivo de modernizarla y adaptarla a la actual coyuntura del sector. Así, pues las tarifas habituales del taxi para el próximo año serán las mismas que en 2016: 2,10 euros por bajada de bandera y 1,10 euros por kilómetro recorrido en tarifas normales.

Los suplementos seguirán en 3,10 euros por entrada o salida al aeropuerto o puerto, por vehículo de siete plazas o por noches especiales. El suplemento de maletas será de un euro, hasta un máximo de cuatro y la percepción mínima por un viaje al aeropuerto será de 20 euros. ▶



NUEVO SEAT LEÓN ST CON TODO EL ESPACIO, VERSATILIDAD Y TECNOLOGÍA QUE NECESITAS PARA NO PERDERTE NINGUNA CARRERA

SEAT FOR BUSINESS

[YouTube](https://www.youtube.com/seat)
[Facebook](https://www.facebook.com/seat)
[Twitter](https://www.twitter.com/seat)
[SEAT.ES](https://www.seat.es)

Consumo medio combinado de 4,1 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 106 g/km. Imagen acabado León ST Taxi con opcionales.

M-MOTOR C. Santander, 25 - 08020 Barcelona - Tel. 93 498 77 03
 Ciudad de Asunción, 38 - 08030 Barcelona - Tel. 93 360 27 82

Un taxista de Barcelona devuelve una maleta con 10.000 que se había dejado un turista en la parte trasera del vehículo

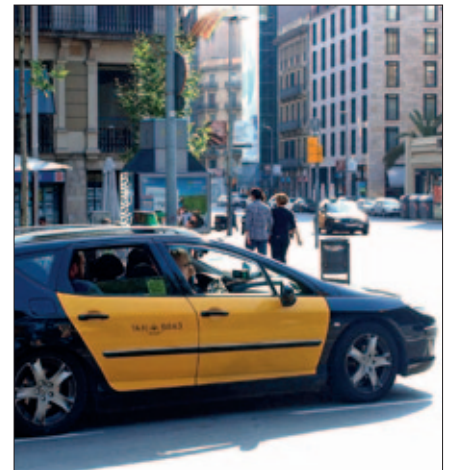
Llegó a Barcelona para hacer turismo y se marchará, sin duda, con un buen sabor de boca. Un turista canadiense olvidó en el mes de noviembre su maleta en un taxi. La bolsa contenía 10.000 euros en metálico, su pasaporte y todos sus objetos personales. Debió llevarse un buen susto cuando llegó a su hotel en el Paseo de Gracia y se dio cuenta de que se había dejado su equipaje, pero la suerte estaba de su lado.

En cuanto dejó a su cliente, el conductor -que prefiere mantenerse en el anonimato- vio la maleta y, sin abrirla,

la llevó a una comisaría de los Mossos d'Esquadra en el Eixample.

Los agentes pasaron la bolsa por el escáner para comprobar que no contenía ninguna mercancía peligrosa. Una vez pasados todos los controles, se procedió a su apertura y dieron con la documentación del turista, que les facilitó su rápida localización.

Según los Mossos, todas las pertenencias del canadiense, incluido su dinero, fueron devueltas a su propietario tan solo una hora después de que el chofer las devolviera. El turista se sintió tan afortunado que dejó una nota de agradecimiento al hombre. ▶



Toyota Prius+

+Rentabilidad +Espacio



TOYOTA

SIEMPRE
HELDOS



TOYOTA MASTERTRAC

www.mastertrac.toyota.es

- C. Aragón 465, 08013 Barcelona · Tel. 93 436 55 55
- C. Ciudad de Asunción 55-61, 08030 Barcelona
- (C.C. LA MAQUINISTA) · Tel. 93 243 91 02
- Av. Torrent de Vallmajor 64, 08911 Badalona
- (Pol. Ind. Les Guixeres) · Tel. 93 387 11 62

Barcelona restringirá la circulación de vehículos contaminantes en 2020

El Ayuntamiento de Barcelona ha puesto fecha de caducidad a los vehículos más contaminantes de la ciudad. En 2020 se prohibirá la circulación de determinados coches de manera permanente. Los responsables del gobierno municipal lo estudiarán en el marco de la Mesa contra la contaminación del aire de Barcelona durante el primer semestre del año que viene. Antes, a partir de abril del 2017, los coches de gasolina matriculados antes del 2000 y los diésel con más de diez años de antigüedad ya tendrán prohibido entrar y moverse por la ciudad durante los episodios de contaminación. Esto es, a lo sumo, tres días al año. La prohibición pasará a ser los 365 días del año a partir del 2020. La teniente de alcalde de Ecología, Urbanismo y Movilidad, Janet Sanz, ha sugerido que podrían quedar fuera de juego todos aquellos vehículos que no tengan etiqueta ambiental de la dirección general de Tráfico (DGT). De ser así, se verían afectados los coches de gasolina matriculados antes del 2000 y los diésel de antes del 2006. Es decir, alrededor del 60% del parque automovilístico.

Sólo en Barcelona hay 627.513 vehículos que no recibirán etiqueta y que, por lo tanto, no podrían circular de escoger este baremo. La cifra de automóviles incapacitados para circular supera el millón si se tiene en cuenta a todo el área metropolitana de Barcelona. Fuentes municipales rebajan el parque circulante considerado contaminante al 30 o 40% del total, aunque prefieren no concretar a la espera de los informes de los técnicos, que estarán listos durante el primer semestre del año que viene.

La apuesta decidida del Ayuntamiento de Barcelona se acompañará de un incentivo para favorecer la renovación del parque automovilístico. Será una especie de plan Renove peculiar: cada persona que tramite la baja de un coche considerado contaminante –independi-



entamente de si se compra uno nuevo o no– recibirá a cambio abonos de transporte público gratuito para toda la familia durante un año. “El tipo de tarjetas que se entregarán se determinará en función de la renta familiar”, ha explicado la concejala de Movilidad, Mercedes Vidal. Los beneficiarios podrán utilizar también el Bicing de manera gratuita durante un período aún por determinar. La medida se acabará de definir a principios del año 2017 que viene y está previsto que empiece a ser efectiva a partir del tercer trimestre del 2017. Los incentivos por renovación de vehículo forman parte del protocolo de contaminación que empezará a aplicarse de forma progresiva a partir del 1 de enero de 2017. La restricción puntual en caso de episodio de contaminación, a partir de abril, irá acompañada del encarecimiento de la zona azul y verde e incluso podría llegar a producirse la prohibición de aparcamiento. Este punto necesita el consenso de los grupos de la oposición para salir adelante. También se está trabajando de manera coordinada con la Generalitat y el Área Metropolitana de Barcelona en la creación de unos abonos a precio reducido durante los episodios de contaminación para que los usuarios habituales del vehículo privado se pasen al transporte público aunque sea de manera puntual. Los taxis y los vehículos de transporte de mercancías no tendrán prohibida la circulación pero sí que se tomarán medidas para maximizar su eficiencia y evitar que den vueltas en vacío.

Un 30% de los taxis usa vehículos menos contaminantes

No solo la Administración está tomando la delantera en materia de movilidad eléctrica. El transporte público, aunque también de manera tímida, está muy por delante del vehículo privado. Tanto en el taxi como en la flota de Transportes Metropolitanos de Barcelona, la apuesta por las baterías o por sistemas menos contaminantes es una evidencia. En el taxi, el 31,6% de los chóferes ya huyen del dañino diésel, y en TMB ya son más de la mitad los hercúleos autobuses que no usan este combustible.

Si nos centramos solo en los eléctricos, la cifra todavía es muy reducida. Por la capital catalana circulan cinco autobuses eléctricos puros (0,05% del total) y 26 taxis enchufables (0,24% de toda la flota). En ambos casos están por encima de la media total de vehículos.

Donde más se nota la diferencia es en la apuesta por el gas y por los híbridos. Los taxistas, hasta que la Administración no prohíba circular sin pasajero (lo que obligaría a ampliar sustancialmente el número de paradas), circulan un mínimo de 14 horas al día. La aparición de los híbridos ha revolucionado el sector, hasta el punto de que 2.634, de un total de 10.497 taxis, ya funcionan con un motor misto gasolina y eléctrico. A pesar de los avances, todavía queda mucho por pulir, pues el 68,4% de los vehículos negros y amarillos que circulan por la capital catalana lo hacen gracias al gasoil. ▴

El Consell de Mobilitat del área de Barcelona veta los diésel en 2019 por la contaminación

También se obligará los taxistas sin pasajeros a no circular, pero el STAC solicita más paradas

El pasado 12 de enero se celebró el pleno del Consell de Mobilitat del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) donde se habló de la Calidad del Aire y su mantenimiento y los episodios de crisis por la alta contaminación de que forma se va a actuar. Sobre el taxi, se va a trabajar estos aspectos y uno de los objetivos es que a partir del año 2019 no se va a autorizar ningún tipo de vehículo diésel y en los días de restricción de tráfico por contaminación, todos los taxis que vayan libres (sin pasajeros) deberán de encontrarse en una parada de taxis. Ante estas medidas acordadas, Luis Berbel Salcedo, president del STAC, como miembro del Consell manifestó que:

1. El taxi ya está realizando un gran esfuerzo ya que el 30% de su flota ya funciona con energías ecológicas (vehículos híbridos, de gas, eléctricos.) sin apenas recibir ayudas por parte de la administración. Y todo a cargo del bolsillo del taxista. Se reclamó más subvenciones para el sector para que este cambio fuese más rápido (teniendo en cuenta que cada año se renuevan unos 1200 coches en el AMB).
2. No hay suficientes paradas de taxis. Ante una situación de crisis por la



contaminación y ante la propuesta que paren los taxis que no van ocupados, se manifestó que no hay suficientes paradas en Barcelona para albergar todos los taxis que van libres y se volvió a proponer que se ponga en marcha prueba piloto de las micro paradas.

3. Más homologaciones de vehículos propulsados por energías renovables. Mientras que llega el 2019, se propuso

a la mesa del Consell para que lo trasladara a la dirección del IMET (Institut Metropolità del Taxi) que no se homologaran vehículos diesels si la marca no aportaba a la vez la alternativa en gas, en híbrido o en eléctrico. Hoy en día todas las marcas disponen de todos los modelos. Esta vía serviría para que cuando llegue el 2019 el impacto sea menor y vayamos hacia el objetivo. ▶

Tu mejor préstamo
Soluciones Urgentes de Liquidez

PRÉSTAMO desde 6000€ Licencia TAXI

Para 10000€ cuota 129€ a 5 años, firma en 48h

www.tumejorprestamo.com
o llámanos tel. 937499586

Estamos en Paseo de Gràcia, 37, 3^{er} Barcelona

dbcoop Solucions gràtiques
scc

TARGETES DE VISITA

100 Unitats.....	10.00 €
200 Unitats.....	15.00 €
300 Unitats.....	20.00 €
500 Unitats.....	32.00 €

*també 3x3 cm impreses a una sola cara
*no inclouem muntatge ni transport. Preus sense IVA

c/ Sant Lluís 11 Local 08012 Vila de Gràcia
Tel. 93 242 01 99 www.dbcoop.cat

El Ple del Consell del Taxi de Catalunya analitza les problemàtiques del sector



En començar el ple, el Conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull, va fer una exposició de com l'administració veu el sector i quines són les seves problemàtiques:

Reglament de Radioemissores

Es convida al sector a treballar per fer efectiu el Reglament i treure-li tot el profit possible. El que busca l'administració amb aquesta Llei (aprovada al novembre), es garantir els drets dels usuaris. Aspectes importants a treballar serien la contractació i la responsabilitat civil en cas de treballar amb un Call Center.

Intrusisme

S'informa que després de la campanya del 2015 les dades han baixat per les actuacions fetes. De gener a novembre, s'han inspeccionat 1.529 vehicles i s'han incoat 641 expedients. D'aquests, 301 han estat per encotxar fora del terme municipal o incompliments en el règim de tarifes o taxímetre; 187, per manca de documentació com ara el full de ruta o de reclamacions; 93, per realitzar transport sense autorització, i 60, per incomplir les condicions per desenvolupar l'activitat habitualment fora de residència. En breu es posarà en funcionament el web de control demanada per el sector. Per tal de facilitar d'inspecció, els companys d'Elite pregunten per la feina que realitzen els

Taxistes de la Seu que habitualment baixen a BCN. Se'ls explica que la feina que fan no és competència als taxis, sinó a les línies regulars d'autobusos, i que s'està treballant per regularitzar aquest servei ja que ha estat una demanda dels consells comarcals. El Conseller ha estat clar altre cop: UBER no és economia col·laborativa.

Adjudicació de les noves VTC's demanades entre 2013 i 2015

Les autoritzacions es donen via judicial i és més que probable que en breu tinguem quasi 3000 VTC's mes a Catalunya que sumades a les 800 existents sumaran quasi 4.000 vehicles més. Es constituirà una taula de treball per aprofundir en la repercussió que aquestes noves autoritzacions tindran sobre el nostre sector. El Conseller va manifestar que el sector del taxi ha de liderar aquesta taula.

Aclariments d'àudios a la xarxa

Els vehicles VTC's no tenen perquè tornar a la base un cop s'hagi finalitzat el servei. El que no poden fer es captar clients al carrer. La tramitació del contracte de servei pot ser de forma telemàtica (al mòbil).

Totes les autoritzacions de Targeta de Transports provisionals són iguals, un cop estan en tràmit i en cas de ser sancionat, la sanció seria per no por-

tar-la, no per no disposar-ne. No s'ha tramitat mai cap denuncia a cap taxista per tenir la Targeta de Transports en tràmit. No existeixen Tarifes per a VTC's i no es competència de la Generalitat implantar-les. Poden treballar al preu que vulguin i poden fer tant serveis llargs (interurbans) com curts (urbans de qualsevol import).

Aposta per incentivar i promoure les Àrees de Cooperació Intermunicipal

S'informa de les existents i de les que s'estan treballant com la de La Roca per la demanda de taxi..

Contra el canvi climàtic

El conseller parla dels ajuts per a taxis nets i que incentiva la compra de cotxes elèctrics, híbrids, els que emprin com a font d'energia GLP i gas natural o bifuel amb motor de benzina a l'àrea de Barcelona.

Luís Berbel, president de l'STAC demana que es faci el Reglament Nacional tal i com marcava la Llei del Taxi del 2003 perquè aquells ajuntaments que no en disposen o que encara en fan servir d'anteriors a la Llei es posin al dia. Des de l'STAC pensem que aquesta podria ser una via per unificar ja d'un cop criteris com la visibilitat dels taxis de poble, evitant així que alguns passin per VTC's. ▴

La Generalitat impugnará los recursos contra la petición de 3.000 VTC's

La Generalitat irá hasta el final en los recursos que hay interpuestos contra la petición de cerca de 3.000 autorizaciones de VTC's que fueron solicitadas entre la entrada en vigor de la LOTT (julio 2013) y la aprobación definitiva del ROTT (noviembre 2015). Así lo comunicó el 24 de enero, el director general de Transports de la Generalitat, Pere Padrosa, en una reunión con las organizaciones del taxi: STAC, Elite, Taxi Companys y Asociación Empresarial del Taxi. En la actualidad hay solicitadas cerca de 3000 autorizaciones concentradas en 94 peticiones. La inmensa mayoría (1800) en siete solicitantes. El conseller Josep Rull se ha implicado para que los recursos sigan adelante hasta agotar la vía jurídica en el Tribunal Supremo. Actualmente existen varias sentencias favorables a la administración en los tribunales de lo contencioso de primera instancia. Los solicitantes han recurrido y a día de hoy se ha dictado alguna sentencia de los tribunales superiores de las comunidades que obligan a conceder estas licencias. Todas las organizaciones han manifestado su acuerdo y apoyo en la línea de defensa que está realizando la Generalitat ante los tribunales para no autorizar las solicitudes. En la reunión se han denunciado diferentes actividades que están realizando las VTC's saltándose la normativa existente, entre ellas Cabify. La Generalitat se ha comprometido a estudiar la forma de trabajo de estas VTC's y clarificar si su forma de actuar incumple alguna normativa. Por otro lado, Padrosa se ha comprometido a clarificar algunos aspectos de la ROTT que actualmente son confusos como es la captación de pasajeros por parte de las VTC's. **Historia de la LOTT** En el año 2009 el gobierno español aprueba la ley Omnibus, algunos juristas avisan que la entrada en vigor de esta ley liberaliza la proporción de 1 VTC por cada 30 taxis de cada comunidad autónoma, otros

juristas afirman que no liberaliza nada, algunas empresas como Ares Capital y otras empresas solicitan masivamente licencias de VTC en todas las comunidades autónomas. Las comunidades autónomas deniegan esas licencias de VTC, los solicitantes acuden a los tribunales y en el año 2013 empiezan a salir las primeras sentencias del Tribunal Supremo favorables a los solicitantes por lo tanto las CCAA se ven obligadas a conceder esas licencias, en Catalunya solicitan algo más de 400 licencias, la Direcció General de Transports dilata al máximo la adjudicación de esas VTC y obliga a los solicitantes a activar TODAS las licencias de VTC que han solicitado, por ejemplo, si una entidad ha solicitado 50 en una sola petición tendrá que activar las 50 a la vez lo que significa poner 50 coches con sus respectivos trabajadores para dificultar al máximo la activación de esas licencias de VTC, este hecho que se lleva a cabo en Catalunya no se lleva a cabo en otras CCAA como Madrid, en diciembre del 2016 solo quedaban por activar unas 50, el resto ya están activadas y en la calle. El gobierno español presionado por las organizaciones nacionales del taxi aprueba en el año 2013 la LOTT (ley de ordenamiento del transporte terrestre) donde vuelve a aparecer la proporción 1/30 entre taxis y VTC, prepara el ROTT (reglamento de ordenación del transporte terrestre) porque toda ley orgánica tiene que ir acompañado del reglamento correspondiente donde confirma la proporción de 1/30. Entre la aprobación de la LOTT y del ROTT pasan dos años (del 2013 al 2015) y mientras se siguen solicitando masivamente licencias de VTC en toda España de las cuales en Catalunya se solicitan unas 4.000, los juristas especializados afirman que la probabilidad de que se concedan esas licencias es baja pero que hasta que no se apruebe el ROTT no queda blindada esa posibilidad. En noviembre del 2015 y antes

de las primeras elecciones españolas el consejo de ministros aprueba el ROTT presionado por las organizaciones del taxi ya que un gobierno en funciones no aprobaría este reglamento y de esta forma queda blindada la proporcionalidad de 1/30. La Generalitat deniega TODAS las autorizaciones de VTC solicitadas entre la entrada en vigor de la LOTT y del ROTT, los solicitantes acuden a los tribunales y en primera instancia dan la razón a la Generalitat, los solicitantes recurren y a día de hoy ha salido alguna sentencia de los tribunales superiores de las CCAA que obliga a conceder esas licencias. Tras estas primeras sentencias la Generalitat (la dirección general de Transports) llama a las organizaciones del taxi a finales del año 2016 que están en el CCT entre ellas está el STAC e informa de la situación. La Generalitat informa que recurrirá esas sentencias al Supremo pero avisa que como esas sentencias del TS les obliga a conceder esas licencias de VTC en cuanto haya 3-4 sentencias dejará de recurrir al TS ya que se habrá creado jurisprudencia. A día de hoy todavía no se han activado ninguna de esas 4.000 licencias de VTC en Catalunya y la Generalitat recurrirá al TS las sentencias que salgan del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya si las sentencias obligan a conceder esas licencias. ▴



TAXI CREDIT
Créditos al taxi

93 238 61 61
Préstamos sobre Licencias

al 6% interés
para 10.000.-
euros,
cuota de
108 al mes.

Buenos Aires, 28 - Barcelona

Los taxistas de Barcelona salen a la calle pidiendo mano dura contra el intrusismo

El pasado 16 de enero miles de taxistas colapsaron las rondas de circunvalación de la capital catalana en una marcha lenta que se prolongó durante varias horas. Los taxistas advirtieron que aquella demostración de fuerza no era más que un aviso, que si el Ayuntamiento no tomaba medidas emprenderían nuevas protestas. Las entidades convocantes, Élite Taxi, Taxi Companys, Stac, Anget, Paktaxi, Taxistas Latinos Unidos y la Cooperativa Industria del Taxi, denuncian una vez más la pasividad de las administraciones, sobre todo del Ayuntamiento.

El sector reclama que la Guardia Urbana aplique el Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres a las empresas VTC para que estos coches trabajen únicamente con servicios concertados y no estén por las calles buscando clientes". También pide que la Guardia Urbana ponga orden en los carriles bus-taxi para que sean de veras efectivos y poder hacer los mismos giros que los autobuses. Asimismo, el sector pide más vigilan-



cia en el Port Olímpic en la plaza dels Països Catalans (delante de la Estación de Sants), por la gran cantidad de txis piratas que hay. La última reivindicación es que se forme mejor a los agentes de la policía municipal, unas reivindicaciones que de momento no han sido atendidas.

El éxito de la convocatoria, reflejado en la unidad del sector, hace albergar esperanzas a las organizaciones del taxi, que no descartan nuevas movilizaciones si la administración sigue sin atender unas demandas que solo pretenden defender su labor diaria. ▶

L'STAC sol·licita a Transports la obligatorietat que les VTC's portint distintiu identificador eros

El Sindicat del Taxi de Catalunya ha sol·licitat a la Conselleria de Mobilitat i Sostenibilitat, on està ubicacada la direcció de Transports de la Generalitat de Catalunya, presidida pel conseller Josep Rull, que s'adoptin les mesures legalment establertes per a fer obligatòria la distinció de les VTC's que disposen de l'autorització corresponent. Des de l'aprovació del Reglament d'Ordenació de Transports Terrestres (ROTT), el passat 2015, les comunitats autònomes ja tenen la

potestat per a obligar-los a portar un identificador i que en algunes, com la Comunitat de Madrid, ja és una realitat. A Catalunya, la Generalitat, a petició de l'STAC, va aprovar fa uns anys el distintiu però sense caràcter obligatori, fet que permet a les VTC's no portar l'identificador. Ara l'STAC demana que s'imposi de manera obligada perquè es puguin identificar aquest tipus de vehicles amb conductor que no gaudeixen de la mateixa categoria que els taxis convencionals. ▶



El taxi tindrà durant el Mobile World Congress les mateixes dues parades del 2016

Els organitzadors del GSMA Mobile World Congress 2017, que se celebrarà des del dilluns 27 de febrer fins al dijous 2 de març al recinte Gran Via de Fira Barcelona, han informat que enguany hi haurà novament les mateixes dues parades de taxi de l'edició passada, la que està situada a l'avinguda de Joan Carles I, entrada Sud, i la del carrer del Foc, que donarà servei a l'entrada Nord.

La parada de l'avinguda de Joan Carles I donarà servei als pavellons 1,2 i 3, mentre que la situada al carrer del Foc estarà habilitada per als pavellons 4, 5, 6 i 7.

Els horaris de funcionament seran els següents:

- **Diumenge 26 de febrer:** de 17:00 a 21:00 h. (La novetat del 2017 és que

la parada nord ja estarà operativa el diumenge 26).

- **Dilluns 27 de febrer a dimecres 1 de març:** de 08:00 a 22:00 h

- **Dijous 2 de març:** de 08:00 a 20:00 h

Durant el cap de setmana anterior a l'esdeveniment, del 25 al 26 de febrer, els assistents podran recollir les seves acreditacions en el recinte firal, per la qual cosa s'espera que hi hagi un flux de persones i, per tant, demanda de taxis. Els horaris d'acreditacions al recinte de la Gran Via es regirà de la manera següent: dissabte 20 de febrer, de 09:00 a 18:00 h, i diumenge 21 de febrer, de 09:00 a 20:00 h.

Durant el muntatge del saló, el servei de taxi serà també necessari. Aquests treballs es portaran a terme des del di-



mecs 15 fins al diumenge 26 de febrer, de 08:00 a 21:00 h.

L'edició del 2016 del saló de la telefonia mòbil va ser un èxit segons els organitzadors amb una assistència de més de 100.000 persones durant els quatre dies de l'esdeveniment. ▲

Coneix totes les nostres solucions per a taxi adaptat

Rehatrans ☎ 93 293 41 33

Siete organizaciones territoriales del taxi crean una nueva confederación estatal



La Federación Vasca del Taxi, el Sindicat del Taxi de Catalunya, la Federación Asturiana Sindical del Taxi, la Federación Cantabra del Taxi, la Asociación Tele Taxi San Fermín (Navarra), la Asociación de Taxistas de La Rioja y la Asociación Radio Taxi Mérida participaron el 11 de enero en el acto de constitución de la Mesa Estatal del Taxi (META). En este encuentro celebrado en Santander, se aprobaron los Estatutos Sociales y se eligió a la Junta Directiva. Esta nueva organización nacional, que suma la representación de unas 5.000 licencias de taxi en toda España, estará presidida por la Federación Cantabra del Taxi, ocupando la Vicepresidencia el STAC, y recayendo la Secretaría y la Tesorería en la Federación Vasca

del Taxi y la Asociación de Taxistas de La Rioja, respectivamente. Hay que recordar que, pese a no existir aún oficialmente como Confederación estatal, estas organizaciones territoriales ya han dado pasos conjuntamente en defensa de los intereses del sector, personándose en el recurso presentado por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia por el que ésta pretende modificar el ROTT. La creación de esta Mesa Estatal del Taxi parte de la idea de que es necesario construir una organización que cuente con la presencia de asociaciones de las diversas Comunidades Autónomas que, independientemente de su tamaño o lejanía de la capital de España, han de tener la representación que les corresponde para poder defender adecuadamente

sus problemas y sentirse apoyados en sus reivindicaciones, siendo su principal finalidad la de defender la figura del Trabajador Autónomo como base y motor fundamental de la actividad.

Con el convencimiento de que resulta primordial tenerles en cuenta y que sus representantes les resulten cercanos sea cual sea su población o región, empeño en el que esta nueva organización pondrá todo su énfasis, invitan a todas las asociaciones del sector del taxi, no encuadradas en ninguna organización nacional, a sumarse a esta iniciativa en defensa de los intereses comunes.

Asimismo, tienden la mano al resto de organizaciones ya existentes para aunar sus esfuerzos y caminar juntos en defensa de los intereses generales del sector. ▴

Un taxista, una licencia»: así es la nueva ley del Taxi de la Comunidad Valenciana

Bajo el lema “un taxista, una licencia”, la futura ley establece que solo las personas físicas podrán ser titulares de una autorización, sin perjuicio de que este titular pueda contar con conductores colaboradores o asalariados. La Conselleria considera que con este modelo se evitarán las

acumulaciones de licencias que pueden generar situaciones no deseables. Así figura en el anteproyecto de Ley del Taxi de la Comunitat Valenciana que aprobó el 22 de diciembre el pleno del Consell. Se apuesta por un sector más profesionalizado donde sea el propio titular de la autorización el que explota

el servicio, porque esto redundará en la calidad del servicio. Sobre la acumulación de licencias, la Ley establece un plazo de dos años para hacer la transmisión de las licencias a otra persona física. Las nuevas autorizaciones se realizarán con libre competencia, sin plazo de duración prefijado. ▴

Trabajo impondrá multas a las empresas que no registren la jornada a diario

El Estatuto de los Trabajadores en su artículo 35.5 obliga a las empresas a registrar la jornada día a día pero solo para los empleados a tiempo completo y, lo más importante, “a efectos del cómputo de horas extras”. Por ello, hasta hace poco, si el trabajador no hacía horas extraordinarias, la empresa no estaba obligada a computar la jornada diaria de dicho empleado. Sin embargo, en el último año se han producido tres sentencias de la Audiencia Nacional –del 4 de diciembre de 2015 (caso Bankia); del 19 de febrero de 2016 (caso Abanca) y del 5 de mayo de 2016 (caso Banco Sabadell)– que indican que las empresas están obligadas a registrar la jornada diaria de sus trabajadores siempre, aunque no se realicen horas extraordinarias.

La justificación del tribunal es que dicho registro diario es un requisito imprescindible para controlar los excesos de jornada. Tras estos pronunciamientos de la Audiencia, la Inspección de Trabajo los hizo suyos y dictó en marzo pasado una Instrucción en la que pidió a sus efectivos que “intensificaran el control del cumplimiento de la normativa del tiempo de trabajo”. Desde entonces, se está registrando un creciente temor de las empresas a recibir una visita de la Inspección por esta materia, ya que se enfrentan a sanciones por infracciones que van desde los 60 a los 187.515 euros, según la Ley de Infracciones y Sanciones del Orden Social (Lisos).

Por ello, en los últimos nueve meses cuando los inspectores visitan las empresas para controlar esta materia vigilan cuatro cuestiones: comprueban si se hacen horas extra y si estas superan o no el límite legal (80 horas al año); su remuneración y cotización; el registro de jornada por parte de la empresa; y los representantes de los

Consecuencias del incumplimiento en materia de registro de jornada

Incumplimiento		Sanción
Ausencia de registro de la jornada diaria	INFRACCIÓN LEVE No informar de las principales condiciones de ejecución de la prestación laboral.	De 60 a 625€
	INFRACCIÓN LEVE Incumplimientos que afecten a obligaciones meramente formales o documentales.	De 60 a 625€
	INFRACCIÓN GRAVE La transgresión de las normas y los límites legales o pactados en materia de tiempo de trabajo.	De 625 a 6.250€
No comunicación a la RLT* de las horas extras realizadas	INFRACCIÓN GRAVE La transgresión de los derechos de información, audiencia y consulta de los representantes legales de los trabajadores.	De 625 a 6.250€
Enmascaramiento de horas extras bajo otros conceptos salariales	INFRACCIÓN MUY GRAVE Si se ha producido un aumento indebido de prestaciones.	De 6.251 a 187.515€

trabajadores están siendo informados de la realización de dichas horas extraordinarias. Precisamente, el registro diario de la jornada, que hasta ahora no se exigía, está siendo la cuestión que más ampollas está levantando entre las empresas inspeccionadas.

Según el socio de Laboral de Cuatrecasas, Ignacio Jabato, tomando

Se está registrando un creciente temor de las empresas a recibir una visita de la Inspección por esta materia

como referencia la instrucción de la Inspección, “el registro de la jornada es obligatorio incluso cuando no se realicen horas extra en la empresa”. Y, además de ser diario, el registro “deberá incluir el horario completo de entrada y salida, una vez que se ha concluido la jornada, explica este laboralista. La comprobación de la existencia de este registro diario deberá poder realizarse en el centro de trabajo, “para evitar su manipulación posterior”, precisa Jabato. Por todo ello, aconseja a las empresas que lleven a cabo estos registros diarios, con el modelo o tipo de registro que ellas

elijan libremente, algo que sí permite la Inspección, entre otras cosas porque no está regulado.

Las empresas a las que la Inspección detecte irregularidades en esta materia se enfrentan a multas de entre 60 y 625 euros si, por ejemplo, cometen fallos formales en el registro de la jornada diaria y pueden llegar hasta 6.250 euros por la ausencia de dicho registro.

Si no se comunican a la representación de los trabajadores las horas extraordinarias, la multa puede ir de 625 a 6.250 euros. Con las mismas cuantías están penadas la superación de los límites previstos de horas extraordinarias o no consignar en el recibo de salarios las cantidades por horas extras realmente abonadas. Pero las multas más altas, de hasta 187.551 euros son para los casos de impagos y retrasos reiterados en el pago de horas extra o si se enmascaran dichas horas en otros conceptos salariales que generan mayores prestaciones. No obstante, y a la espera de que el Tribunal Supremo se pronuncie sobre esta situación, Jabato recomienda que “se valore detenidamente cada caso concreto, para implementar las medidas necesarias en cada empresa para cumplir con las exigencias legales y jurisprudenciales” y evitar así cualquier posible sanción. ▶

La DGT clasifica el parque de vehículos en función de su potencial contaminante



El Boletín Oficial del Estado ha aprobado la resolución de la DGT en la que se recoge la clasificación del parque de vehículos correspondiente al 50% más limpio (unos 16 millones). Esta categorización se origina en el Plan nacional de calidad del aire y protección de la atmósfera 2013-2016 (Plan Aire) en el que se afirma que tanto las partículas como el dióxido de nitrógeno tienen en el tráfico rodado la principal fuente de emisión en las grandes ciudades y propone la clasificación de los vehículos en función de los niveles de contaminación que emiten.

La clasificación del parque tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz en políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación, como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente. La clasificación de los vehículos está consignada en el registro nacional de vehículos de la DGT y a la misma podrán acceder en tiempo real los organismos con competencia en materia de movilidad, seguridad

vial, tributaria o en medio ambiente y se detalla a continuación:

- Cero emisiones:

Ciclomotores, triciclos, cuadriciclos y motocicletas; turismos; furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos de la DGT como vehículos eléctricos de batería (BEV), vehículo eléctrico de autonomía extendida (REEV), vehículo eléctrico híbrido enchufable (PHEV) con una autonomía mínima de 40 kilómetros o vehículos de pila de combustible.

- Eco:

Turismos, furgonetas ligeras, vehículos de más de 8 plazas y vehículos de transporte de mercancías clasificados en el Registro de Vehículos como vehículos híbridos enchufables con autonomía <40km, vehículos híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural, vehículos propulsados por gas natural (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP).

En todo caso, deberán cumplir los criterios de la etiqueta C.

- C:

Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de 2014.

Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías, tanto de gasolina como de diésel, matriculados a partir de 2014.

Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 4,5 y 6 y en Diésel la Euro 6.

- B:

Turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero del año 2000 y de diésel a partir de enero de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y de transporte de mercancías tanto de gasolina como de diésel matriculados a partir de 2005. Por tanto, los de gasolina deben cumplir la norma Euro 3 y en Diésel la Euro 4 y 5.

La DGT enviará a los 100.000 titulares de vehículos clasificados como ECO (unos 25.000 de Madrid y 16.000 en la provincia de Barcelona) una carta en la que se incluirá el distintivo medioambiental azul y verde. El envío del distintivo a los vehículos C y B se hará después. ▴

Les subvencions per a taxis elèctrics i de baixes emissions finalitzen el 20 de febrer

El 9 de desembre de 2016 es va publicar la RESOLUCIÓ TES/2774/2016, d'1 de desembre, de convocatòria de subvencions per al foment de l'adquisició de vehicles elèctrics i de baixes emissions destinats al servei de taxi, a un ús comercial i a altres serveis que operen en zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric per a l'any 2017.

Es convoquen subvencions per adquirir vehicles elèctrics i de baixes emissions destinats tant al servei de taxi com a altres usos comercials i de serveis per un import total de 300.000 euros.

Els beneficiaris poden ser professionals o empreses que hagin comprat

un vehicle d'aquestes característiques des del 5 d'abril de 2015 fins a la fi del termini de la convocatòria, i que operin a la zona de protecció especial de l'ambient atmosfèric.

L'objectiu final és contribuir a la millora de la qualitat de l'aire en aquestes zones promovent la renovació del parc de vehicles que hi circula amb vehicles de baixes emissions de contaminants a l'atmosfera.

Des del 10 de desembre hi haurà dos mesos de temps per presentar les sol·licituds.

Per a més informació, cal trucar al departament de taxi sostenible de l'IMET al següent telèfon: que us facilitem: 93 223 51 51 – extensió 2173). ▲



PROMOCIO 2017

Sense quota d'entrada

Sense Dipòsit

Sense emisora

i.. primer mes gratuït!

Ens trobaràs a c.Marina, 82 08018 - Barcelona
Truca'ns al 93 551 93 68



La teva
Ey! TaxiApp



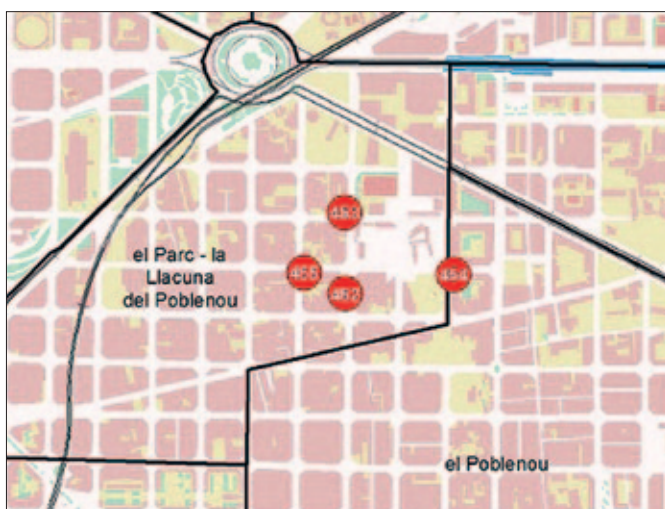






La nova superilla del Poblenou porta quatre noves parades al districte de Sant Martí

Les quatre parades es troben al voltant de la superilla del districte de Sant Martí i estan en funcionament des del mes d'octubre. ▶



Codi	Adreça	Capacitat Vehicles
452	Carrer de Ciutat de Granada, 107 (entre carrer de Sancho de Ávila i carrer d'Almogàvers)	2
453	Carrer de Tànger, 91 (carrer de Ciutat de Granada), Sant Martí – el Parc i la Llacuna del Poblenou	2
454	Carrer de la Llacuna, 104 (carrer de Sancho de Ávila) Sant Martí- el Poblenou	2
455	Carrer de Sancho de Ávila, 110 (carrer de Badajoz) Sant Martí – el Parc i la Llacuna del Poblenou	

Noves parades senyalitzades a Barcelona

Senyalitzada una nova parada de taxis situada al carrer de Josep Pla, al número 67 aproximadament (prop del carrer de Pallars) al districte de Sant Martí i propera a l'Hotel Vincci Bit. La nova parada té capacitat per a tres vehicles en semibateria. ▶



Adreça i serveis propers	Capacitat parada (vehicles)
Carrer de Roger de Llúria, 16-18 (Carrer de Casp)	
Eixample – la Dreta de l'Eixample	
HOTEL NEGRESKO PRINCESS	2
Carrer de Bruc, 40 aprox. (xamfrà Carrer de Casp)	
Eixample – la Dreta de l'Eixample	
HOTEL NH CONSTANZA	2
Gran Via Corts Catalanes, 694	
Eixample – la Dreta de l'Eixample	
HOTEL CASA BONAY	3
Plaça del Duc de Medinaceli, 5	
Ciutat Vella – el Barri Gòtic	
HOTEL MEDINACELI (anteriorment reserva UPTC de 08:00 h a 20:00 h.)	2

Els taxis de Figueres implanten una nova aplicació que silencia el telèfon de la Rambla



Els mítics telèfons que els taxistes de l'àrea metropolitana de Figueres tenen a la part alta de la Rambla i davant de l'estació del tren convencional ja no sonaran més. I és que aquest gener l'associació Taxis Figueres Vilafant (que agrupa 29 dels 30 professionals que tenen llicència als dos municipis) van automatitzar el seu sistema de trucades per agilitzar el servei que ofereixen. Més concretament van implantar una aplicació interna que els permetrà rebre les trucades dels clients directament als telèfons mòbils.

Tal com explica el portaveu de l'agrupació, Enrique Expósito “de cara a

l'usuari no ha canviat res, perquè tenim els mateixos números de telèfon que teníem i tot continua igual: però de cara a nosaltres, els telèfons de tota la vida s'han tancat”. Les trucades es desvien a una centraleta virtual que les deriva al primer taxi que hi ha disponible. El programa té un sistema de geolocalització que els localitza i posiciona quan arriben a la parada però també detecta si estan lliures en algun altre punt de la ciutat. I això permet que sempre hi hagi algú que resolgui a les trucades. “Fins ara, si no hi havia cap taxi a la Rambla havies de trucar a l'estació o buscar-te la vida com poguessis, però això ja s'ha acabat. Ara la trucada es desvia automàticament

al primer taxi lliure, encara que estigui voltant per Figueres”, explica Expósito, que afegeix “físicament l'usuari no ho veurà, però s'adonarà que el servei ha millorat.”

De fet, els taxistes ja hi han notat millores. D'una banda perquè “és molt més pràctic no haver d'estar al costat del telèfon vigilant si sona o no”; i de l'altra perquè els usuaris ja els han fet saber que el nou sistema és molt més efectiu perquè sempre els responen a la primera. A més, Expósito afegeix que els veïns i visitants que passejaven per la Rambla o preniën alguna cosa a les terrasses ja no pateixen les molèsties del telèfon.▲

www.barnacredit.com

¿Sabía que es posible recibir un préstamo sólo con su licencia de taxi?

Sin avales

Sin justificación de ingresos

Visítanos!

Passatge de Gràcia, 63 - 2º 2ª

info@barnacredit.com

93 487 13 24

Barnacredit,
mucho más que un préstamo



SEAT



NUEVO SEAT LEÓN ST TAXI

TECNOLOGÍA PARA DISFRUTAR

NUEVO SEAT LEÓN ST TAXI CON TODO EL ESPACIO, VERSATILIDAD Y TECNOLOGÍA QUE NECESITAS Y AHORA CON 1.900€ DE DESCUENTO.

SEAT FOR BUSINESS

SEAT.ES

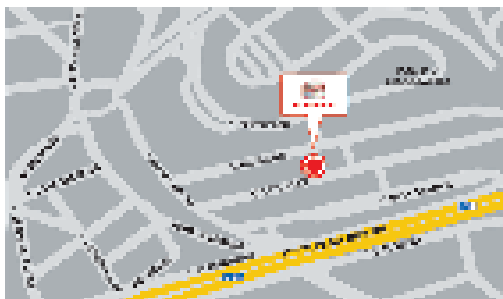


Consumo medio combinado de 7,1 (7,0) con transmisiones de 6^{ta} 4 116 g/km. (con el sistema de arranque de emergencia que requiere un arranque de 15 segundos) y un 60% de ahorro de combustible. Capacidad de carga máxima de 600 kg. Precio por el que se muestra en la ficha es de 19.400€ (IVA incluido). Tarifas de financiación y leasing en condiciones de mercado. Financiación SEAT para el modelo SEAT Taxi. Compra o compra por leasing con ventajas financieras. Mayor ahorro con SEAT Taxi con opción de leasing.

ABADALONA L.M.

LA SEAT DE BADALONA
www.gruplesseps.com

Gran exposición de nuestros modelo taxi LEÓN ST, TOLEDO Y ALHAMBRA.
Unidades para entrega inmediata. ¡Ven a verlos!



- VEHICULO NUEVO, KM. 0 Y SEMINUEVO
- SERVICIO RÁPIDO
- SERVICIO DE MECÁNICA
- SERVICIO DE CHAPA Y PINTURA
- REGALADOS Y ACCESORIOS ORIGINALES SEAT

C. Acer, 10 12 POL. IND. LES GUIXERES
BADALONA - TEL. 93 113 60 23 TEL. TALLER 93 117 61 00
Contactar con Juan Manuel Pequeño: 608 745 563