

*Hble. Sr. Damià Calvet Valera
Conseller de Territori i Sostenibilitat
Generalitat de Catalunya
Avda. Josep Tarradellas, 2-6
08029 - Barcelona*

Benvolgut Conseller,

Ens interessa molt conèixer la posició de la Generalitat després de la reunió mantinguda amb el Govern Central en relació al traspàs de les competències per tal de regular els vehicles de lloguer amb conductor (VTC). En aquest sentit creiem que és molt important que se'ns expliqui de quina forma la Generalitat creu que es poden regular aquest tipus de serveis per acabar amb aquesta competència del tot deslleial pel sector del taxi de Catalunya.

Aquest Sindicat sempre ha defensat que les VT i VTC no van ser creades per compartir mercat si no per uns mercats totalment diferenciats tot i tractar-se de transport de persones en vehicles de fins a nou places inclòs el conductor en ambdós casos. Creiem que per tal de mantenir la diferència entre els dos sectors i aconseguir una convivència natural, la necessitat de tornar a la base en el cas de les VTC un cop finalitzat el servei és del tot imprescindible, donat que amb l'actual legislació (tot i que diu que no poden anar circulant per captar passatge) al no tornar a la base és del tot impossible fer complir aquesta norma i que ens afecta de forma importantíssima.

A part d'aquesta condició també considerem important per tal de tornar les VTC al mercat que els hi correspon altres condicions que varen quedar suspeses a l'actual ROTT, com són les dimensions dels vehicles, la potència per donar-los la representativitat per la qual van ser creades.

Estem a favor d'eliminar vehicles als carrers per evitar la contaminació que patim. I ara, de cop, sortiran al carrer 3000 vehicles amb la incidència que això suposa per a la circulació a les grans ciutats.

No poden coexistir un servei regulat amb un altre desregulat. Un amb unes tarifes i altres sense cap tipus de tarifa, que funcionen depenent de la demanda. Per a nosaltres aquest tipus de servei (el desregulat) acabarà amb el regulat. I tot això en perjudici de l'usuari. Desregulació del sector suposa perjudici per a l'usuari.

Cal aclarir com s'han de contractar els serveis. Definir millor la diferència entre la contractació prèvia de la immediata. Utilització de criteris com la consideració reglamentària d'una distància mínima, períodes temporals raonables, o una combinació de tots dos, per exemple. Actualment estan funcionant com si fossin taxis. Tenen les seves pròpies parades en llocs estratègics a prop d'on es realitzen o on s'han de realitzar esdeveniments amb molt de públic.

Llicència Urbana

Com vostès saben el passat mes de juliol el sector del taxi va sortir al carrer i va protagonitzar una vaga de gran ressò, el motiu va ser la suspensió de forma cautelar per part del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya de la posada en marxa de la llicència urbana. Creiem que en aquest sentit, tal i com s'ha explicat, es fa del tot necessària la modificació de l'article 91 de la Llei 16/1987 de 30 de juliol d'Ordenació del Transport Terrestre

Introducció d'un nou apartat 3:

3.- Quan l'exercici de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor es realitzi amb origen i destinació dins d'un mateix terme municipal o àrea metropolitana, ja sigui de forma habitual o esporàdica, haurà a més d'ajustar a les determinacions que resultin de les normes dictades per les administracions locals que corresponguin en exercici de les seves competències en matèria de mobilitat urbana, transport públic urbà i de protecció del medi ambient, la salut i contra la contaminació atmosfèrica.

Text alternativa o complementari:

D'acord amb el que disposen els respectius Estatuts d'Autonomia i en les corresponents lleis autonòmiques, els ens locals podran establir limitacions a l'exercici de l'activitat de transport que discorri íntegrament en el seu territori mitjançant arrendament de vehicles amb conductor, en exercici de les seves competències en matèria de mobilitat urbana, de transport públic urbà i de protecció del medi ambient, la salut pública i contra la contaminació atmosfèrica. "

També sol·licitem la modificació del article 182 del Reglament d'Ordenació de Transports terrestres:

Introducció d'uns nous apartats 2. Bis i 2 Ter.

2.bis.- Quan l'exercici de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor es realitzi amb origen i destinació dins d'un mateix terme municipal o àrea metropolitana, ja sigui de forma habitual o esporàdica, haurà a més d'ajustar a les determinacions que resultin de les normes dictades per les administracions locals que corresponguin en exercici de les seves competències en matèria de mobilitat urbana, transport públic urbà i de protecció del medi ambient, la salut pública i contra la contaminació atmosfèrica, sense perjudici del que, si s'escau, disposin les corresponents lleis autonòmiques.

2.ter.- Els plans de mobilitat urbana que, si s'escau aprovin els ajuntaments i Àrees metropolitanes podran contemplar també la incidència de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor quan aquesta es realitzi amb origen i destinació dins de l'àmbit objecte de planejament i desenvolupar o adaptar les mesures de caràcter pràctic per a la seva ordenació acord amb el que disposa l'apartat anterior.

Volem saber de quina forma aquesta modificació s'ha de portar a terme i la complicitat i ajuda de la Generalitat de Catalunya per tal de que situacions com les viscudes el passat mes de juliol no hagin de tornar-se a repetir.

Tema Article 20 apartat 3 de la Llei 19/2003, de 4 de Juliol que fa referència als vehicles.

Es pot autoritzar que el vehicle tingui una capacitat de fins a nou places, inclosa la de la persona que condueix, EXCEPCIONALMENT i atenent circumstàncies relacionades amb les prestacions i les característiques del vehicle, l'accessibilitat que té per a persones de mobilitat reduïda i les característiques de la zona geogràfica i del mateix servei.

Ens trobem amb un greu problema a l'AMB ja que l'actual administració entén que la paraula excepcional fa que s'hagi de marcar un criteri de màxims a l'hora de permetre aquests tipus de vehicles. Com vostès saben, Barcelona i la seva Àrea Metropolitana s'ha convertit d'un temps cap aquí en un destí turístic molt important al sud d'Europa. En aquest sentit els vehicles de fins a nou places tenen una demanda cada cop més gran i molts companys es troben que no poden créixer professionalment per aquesta causa. És per això que sol·licitem que la Llei del Taxi, 19/2003, de 4 de Juliol, anul·li l'apartat 3 de l'article 20 i modifiqui l'apartat 2 de l'article 20 i la capacitat màxima sigui de 9 places tant per les llicències que s'han d'atorgar com per les existents a tot el territori.

Transport Sanitari.

Sol·licitem poder realitzar part del transport sanitari no urgent que no requereix d'assistència medicalitzada.

La Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi en el Article 24 apartat 5 diu:

En el marc de la normativa sanitària i per als desplaçaments d'usuaris de la sanitat pública que no requereixin complir condicions específiques relacionades amb les prestacions, l'equipament del vehicle o la qualificació del personal, és admissible servir-se de recursos propis del servei de taxi.

Sol·licitem adaptar la normativa sanitària perquè això sigui una realitat.

Tot i que en algunes zones del país ja s'estan realitzant servei sanitari entenem que cal estendre els serveis a la resta de Catalunya.

*Adjuntem l'estudi on vam demostrar l'estalvi que suposa per a l'erari públic el transport en taxi. Portem anys reclamant aquesta necessitat.

APP del sector.

Cal que s'impulsi des l'Administració una APP. L'IMET manifesta que no és possible. Entenem que aquesta és la millor solució per lluitar contra les grans plataformes i donar un bon servei a l'usuari, creiem convenient una taula per treballar aquest tema on hi siguin presents representants de les associacions i els actuals actors del sector (ràdioemissores, sistemes de gestió de flota, APP's, etc)

Plans d'Ajudes per l'abandonament de la Professió de Taxista de finançament mixt (públic-privat) pel qual es compensi econòmicament els taxistes que uneixin la prejubilació i el cessament en l'activitat, com a mesura de reconversió sectorial i suport social a aquest col·lectiu. En aquest sentit creiem que s'han d'estudiar sistemes compensatoris per part dels nous actors de la mobilitat.

Mesures que afavoreixin la **professionalització dels conductors d'auto-taxis (VT)** i vehicles de lloguer amb conductor (VTC) amb la introducció d'una formació homogènia, consistent en un certificat de capacitat professional (CAP) específic per als conductors de vehicles de transport públic de viatgers fins a 9 places i que integri l'ús de tecnologies, amb idiomes i turisme. Demanem una formació continuada i subvencionada per al sector del taxi.

Mesures de **millora del règim especial de treballadors Autònoms de la Seguretat Social (RETA)** en relació al col·lectiu així com mantenir l'actual tractament fiscal de l'activitat i els paràmetres del règim d'estimació objectiva de l'IRPF i IVA reduït per al sector del taxi per possibilitar una millor regulació de les activitats d'intermediació del transport urbà.

Suport públic amb ajudes econòmiques a polítiques d'eficiència mediambiental en el taxi i l'acceleració de la introducció de vehicles no contaminants i accessibles.

PROPOSTES PRO COMPETITIVES

El STAC ha proposat una sèrie de mesures pro competitives:

1.- Posada en marxa immediata del **mecanisme de control telemàtic dels serveis de VTC**, tal i com estableix el Decret Llei 5/2017, d'1 d'agost, de mesures urgents per a l'ordenació del serveis de transports de viatgers en vehicles de fins a nou places. I pressionar al Ministeri de Foment perquè posi en marxa la web de control estatal tal i com diu el Reial Decret 1076/2017, de 29 de desembre.

2.- Modificació legal per **revocar les autoritzacions** de transport de viatgers per **reiteració en les infraccions**, amb més de dues sancions fermes en via administrativa en el període d'un any.

3.- Major coordinació inspectora, amb Agència Tributària, Inspecció de Treball, Consum i altres pel control efectiu del règim d'explotació de les VTC.

4.- Major control dels serveis de vehicles no proveïts d'autorització (intrusisme).

Indústria i Agenda Digital.

5.- Suport decidit a la innovació en el servei públic de taxi afavorint la qualitat i la "experiència d'usuari".

Ocupació.

6.- Modificació de l'Estatut del Treballador per retornar els transportistes de viatgers al "principi de realitat" de les relacions

Hisenda.

7.- Control fiscal de les activitats de les plataformes digitals i el seu entramat.

Generalitat i Ajuntaments.

8.- Modificació pro-competitiu de la normativa.

8.1. Reforma del model de tarifes.

a) Ampliació de supòsits de tarifes fixes.

b) Previsió de serveis de taxi compartit en serveis precontractats.

c) Establiment de les tarifes amb caràcter de màximes en els serveis precontractats, que possibilitin la seva reducció en els casos i quanties que s'estableixin.

d) Incorporació del servei públic de taxi a actuacions de mobilitat com a servei **Mobility as a Service (MaaS)** és la integració de diverses formes de serveis de transport en un únic servei de mobilitat accessible a la demanda. Per atendre la sol·licitud d'un client, un operador de MaaS facilita un ampli ventall d'opcions de transport, ja sigui transport públic, lloguer de cotxes, bicicletes, taxis o lloguer de cotxes o una combinació d'aquests. Fomentant l'ús de targetes prepagament i la comoditat integrada en abonaments o un altre tipus de mitjans de pagament. En el cas del Taxi Català creiem del tot necessari incloure el Taxi en la **T-Mobilitat**.

e) Flexibilització tarifària en hores vall, col·lectius amb necessitats especials, episodis de contaminació i altres supòsits específics en benefici de l'usuari.

f) Pagament per plaça.

8.2 Possibilitar millora de paràmetres de servei, qualitat i competitivitat del servei públic de taxi.

g) Taxi Compartit.

h) Substitució línies d'autobús.

i) Potenciar les fórmules per a la lliure elecció de vehicle minimitzant les dificultats a les homologacions de nous models. Afavorir l'increment de vehicles de 9 places, tal i com em sol·licitat en l'apartat de la modificació de la Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi.

9.- Control d'activitat VTC: Mesures de multiplicació del control entre visats del manteniment de les condicions d'atorgament VTC. Compromís pressupostari real per intensificar inspeccions limitant l'intrusisme i competència deslleial.

10.- Convenis de la Generalitat de Catalunya i Ajuntaments per la creació d'unitats especialitzades de Policia Municipal en matèria d'intrusisme i regulació de transport de viatgers en vehicles de fins a 9 places.



Lluís Berbel Salcedo
President

Barcelona, 29 de Agost de 2018