

*Mercè Rius Serra*  
*Directora general de Transports i Mobilitat*  
*Departament de la Vicepresidència i de Polítiques digitals i Territori*  
*Generalitat de Catalunya*  
*Av. Josep Tarradellas, 2-6*  
*08029 Barcelona*

Benvolguda,

Després d'un llarg període de temps en què les reunions han estat escasses, com a conseqüència de diferents motius com la pandèmia, les eleccions, l'elecció del nou conseller i també els diferents càrrecs a la conselleria, etc, i sabent que l'administració no estava paralytzada, s'ha actuat a ralenti. Això ha provocat que els problemes del sector del taxi hagin anat avançant i alhora, acumulant-se.

El taxi viu uns moments crucials derivats d'un bon nombre de circumstàncies que poden abocar a un precipici al nostre sector, depenent de les decisions que es prenguin tant a nivell judicial com administratiu. Hi ha una lluita clara per liberalitzar el sector a costa del que sigui. I nosaltres ens defensarem, perquè no sigui així i per això necessitem que l'administració ens recolzi, com fins ara.

El taxi te temes candents, que us plasmem a continuació.

## **VTC**

**Més inspecció.** Hem de fer un treball minuciós i intensiu sobre el tema de les contínues infraccions d'aquestes empreses que se salten les normes de forma contínua. Dimecres 15 de setembre de 2021 s'aprova al Senat espanyol la modificació de la LOTT, endurint-ne la part sancionadora, adaptant-la a la nova situació d'irrupció de les autoritzacions VTC. Calen campanyes d'inspecció.

**Registre.** La posada en marxa pel Ministerio de Fomento del registre a nivell estatal ens obliga a fer-ho aquí, també, a Catalunya. S'ha de fer complir, un cop que s'ha adaptat a la sentència del Suprem.

**ITV.** Cal buscar una solució després de la resolució de la Comissió de Treballs d'aquest departament on marca clarament que les VTC han de tenir els mateixos requisits que els taxis a l'hora de passar per les ITV.

**Decreto 13/2018, de 28 de septiembre.** El conegut decret Ávalos marca diferents aspectes i atorga la potestat a les CCAA i ajuntaments de regular les VTC.

Modifica l'article 91 de la LOTT pel qual els VTC només podran fer serveis interurbans i els concedeix una moratòria de 4 anys, com compensació econòmica. Aquest termini acaba l'any 2022. Què és pensa fer, des de la Generalitat?

**Llei de Transport de Viatgers en vehicles de menys de 9 places.** Iniciem el procés amb la informació pública en la qual l'STAC, juntament amb altres organitzacions, aporta la nostra idea sobre el futur de la mateixa. A partir d'aquí, poc més en sabem. Hi hauria d'haver uns temps, però no s'han dut a terme.

En relació a la mateixa, voldríem saber:

1. Com es troba en l'actualitat.
2. Quins seran els terminis.
3. Existència d'algun text.
4. Quina fórmula s'utilitzarà. Proposta pròpia del Departament? Del Parlament de Catalunya? O bé l'ús d'una llei de mobilitat general catalana.

La futura llei ha de contemplar de forma clara i diàfana que el taxi pugui ocupar les nou places sense cap tipus de restricció (com passa ara i que els ajuntaments limiten).

També facilitar la creació d'àrees de prestació conjunta, actualment molt limitat, i només a l'AMB s'ha establert aquesta possibilitat.

La resta, ha hagut d'establir acords de Coordinació Municipal, del qual l'efectivitat de cara a l'objectiu és molt limitada (tarifes, funcionament ...)

Aquesta llei és important i a l'anterior conseller ja li vam deixar clara la nostra posició: una diferenciació clara entre el taxi i els VTC. Entre altres coses, perquè sempre ha estat així.

La situació actual prové de diferents buits legals. Els diferents governs que hi ha hagut a l'estat espanyol i les sentències judicials emeses han provocat la concessió d'un nombre d'autoritzacions que pel mercat de les VTC està superat i busquen apoderar-se del nostre sector a través de les plataformes. Plataformes les quals l'únic objectiu és alliberar el nostre sector.

Com es demostra, hi ha hagut un bon nombre de procediments judicials en tots els àmbits:

Contenciosos administratius (sancions imposades des de la Generalitat).

Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (els dos reglaments metropolitans).

Tribunal Suprem. (Recursos de cassació per la sentència desfavorable dels tribunals bascos al reglament pel període de pre-contractació), posada en qüestió de l'1/30 després d'un recurs de Cabify pel TSJ de Madrid i a qui els tribunals li han donat curs i van a valorar si el que van dictar al juny de 2018 és el correcte (en cas afirmatiu, correríem el perill que les autoritzacions

sol·licitades entre 2015 i 2018 es posessin en marxa; nombre que desconeixem i estem a l'espera de saber).

Tribunal de Justícia de la Unió Europea. Després de les preguntes prejudicials realitzades pel TSJC, arran del recurs per Cabify i altres contra el primer reglament que regules les VTC a l'AMB, i on es posa en qüestió i demanen que es defineixi el tribunal europeu sobre si són compatibles el 1/30 i la llibertat de empresa i també si és compatible que se sol·liciti doble llicència les VTC.

Tots aquests assumptes judicials ens diuen clarament que la guerra per la lliberalització del nostre sector és una guerra oberta per les grans plataformes que són incapaces de donar servei quan elles consideren que no és rendible.

**Volem una posició clara per part de la Generalitat.** Fins el moment, així ha estat. Queda palès amb el decret de gener del 2019, amb la implantació dels 15 minuts de pre contractació i d'altres com la geolocalització i la no captació de passatgers mentre circulen.

**Transport sanitari.** El TSJ d'Extremadura, a la sentència 00354/2021, de 15 de juliol, ha deixat clar que el taxi (la sentència esmenta autoritzacions VT) pot realitzar els serveis no urgents, situant al taxi (la sentència ho deixa clar, autoritzacions VT) com un transport complementari del transport sanitari, amb la finalitat del trasllat de pacients que no necessiten "l'litera, assistència sanitària o atenció d'urgència que requereixin l'ús d'un vehicle ambulància, a criteri facultatiu".

Cal que aquesta normativa que s'ha realitzat a Extremadura també es pugui fer a Catalunya. És una reivindicació històrica de la nostra organització, però se'ns ha denegat des de l'inici, fins i tot, havent aportat un estudi propi en el qual es demostrava que l'erari públic podia estalviar-se fins a 19 milions d'euros.

Però la mateixa sentència deixa oberta la porta a altres possibilitats com és el transport a la demanda, i aquest, alhora, a la substitució de línies d'autobus deficitàries (plantejades per la nostra organització en diferents ocasions, com també el transport de pagament per plaça).

**Transport a l'Última Milla.** Dins dels últims aspectes plantejats en l'anterior paràgraf (transport a la demanda i transport per plaça) hi trobem el transport a l'última Milla. El taxi s'ha de tenir en compte durant la planificació del Transport Urbà de les nostres ciutats i poblacions i també a nivell comarcal. Tot això ha de ser contemplat a la futura llei, ja que considerem serà un progrés pel nostre sector.

**Tarifa interurbana.** Darrerament no s'han augmentat les tarifes interurbanes del taxi que s'apliquen a tota Catalunya, concretament des de 2020. Aquest any, davant les previsions que hi ha de fortes pujades tant del carburant, que ja és efectiu, com la tarifa elèctrica que repercutirà en els nostres proveïdors directament, considerem que cal una pujada moderada

dels nostres preus. Vegem, però, que ens diu també l'informe de la Comissió de Preus de Catalunya al seu estudi.

**Sistema d'emergències 112.-** Fa temps que tenim pendent de solucionar la seva operativitat. Hi ha moltes incidències, al mateix temps que és un sistema que hauria de ser renovat per altres més versàtils, tenint en compte l'avenç de la tecnologia.

**Integració a la T-Mobilitat.** El taxi, tal com s'ha comentat anteriorment, ha de formar part en l'estratègia de planificació del transport urbà, tant a nivell local com a nivell de país. Hi ha diverses possibilitats, tals com formar part dels òrgans on es discuteixen els temes de mobilitat així com a plataformes com T-Mobilitat, com un transport més a oferir a l'usuari.

**Dades i transparència.** La nostra organització s'empara constantment en la Llei de transparència, motiu pel qual el maig del 2021 vam sol·licitar la revisió d'uns expedients relacionats amb peticions de VTC. Aquesta petició es fonamenta en la certesa que a d'altres CCAA les mateixes empreses peticionàries que a Catalunya han presentat els expedients amb mancances importants a la documentació.

Tanmateix, s'ha instat a aquest departament a conèixer el nombre autoritzacions sol·licitades entre novembre de 2015 (aprovació ROTT) i abril 2018 (aprovació per llei de la proporció 1/30).

A banda de tots els motius exposats, que esperem treballar-los ben aviat, li fem saber que la nostra organització compta amb representació arreu del territori, i, per tant, les problemàtiques concretes dels diferents punts del país ens porten a fer la petició d'una altra trobada per tractar-los més profundament.

Mentrestant, li donem la benvinguda al departament, tot esperant una resposta positiva a les nostres peticions.

Luis Berbel Salcedo  
President  
Sindicat del Taxi de Catalunya

Barcelona, 15 de setembre de 2021