

ACTA DE LA 9ª CONVOCATORIA DE LA COMISIÓN PERMANENTE DEL CONSEJO DEL TAXI DE LA COMUNITAT VALENCIANA – 25/02/2016

En Valencia, a las 10:30 horas del día 25 de febrero de 2016 se reúnen en novena convocatoria, en sesión extraordinaria de la Comisión Permanente del Consejo del Taxi de la Comunitat Valenciana (CPCdT), las siguientes personas:

PRESIDENCIA:

D. José Moltó Orduña
Dña. Pilar Álvarez Montero (Suplente)

SECRETARIA:

Dña. Teresa Díaz Galindo

VOCALES:

Dña. Julia Colomer - representante de la FVMP
D. Vicent Mompó, alcalde de Gavarda y representante de la FVMP
D. Fernando Ballester Jiménez – Unión Sindical Obrera de la CV
D. Antonio Haro - Secretario y Presidente de la Gremial
D. Eduardo Signes Estrela – Comité de Entidades Representantes de Personas con Discapacidad de la CV

ASISTEN TAMBIÉN COMO INVITADAS LAS SIGUIENTES PERSONAS:

D. Fernando del Molino Écija – Confederación Autónomos del Taxi de la CV
D. Tomás Jorge Martín – Unión de Asociaciones de Auto-Taxis de la CV
D. Manuel Martínez Lledó – Jefe del Servicio Territorial de Transportes de Alicante
Dña. Teresa Gras - Jefa del Servicio Territorial de Transportes de Castellón
Dña. Elena Herrero García - Jefa del Servicio Territorial de Transportes de Valencia

El presidente agradece la asistencia de los presentes, y pasa la palabra a los asistentes para que se presenten, procediendo a presentarse cada uno de ellos.

A continuación, y de acuerdo con el único punto del ORDEN DEL DÍA de la presente convocatoria se procede a la presentación del **Borrador de la Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana**.

El Presidente cede la palabra a Manuel Martínez Lledó, ponente de la redacción del Borrador del Taxi de la Comunidad Valenciana.

Antes de iniciar la exposición de la misma el vocal representante de la Gremial comenta que no dispone del texto objeto de la presente convocatoria.

El Presidente indica que esta reunión es para dar a conocer las líneas generales de la Ley.

Manuel Martínez Lledó, empieza a exponer el borrador de la Ley, enumerando los distintos artículos y su denominación, siendo la estructura del borrador de la Ley la siguiente:

- **Preámbulo.**
- **10 artículos.**
- **3 Disposiciones Transitorias.**
- **3 Disposiciones Adicionales.**
- **2 Disposiciones Derogatorias.**
- **1 Disposición Final**

El objetivo de esta Ley es establecer el **“modelo del servicio público del taxi que deseamos”**. Está centrado en que establecido el modelo, las distintas políticas puedan establecerse.

El *tema competencial* es el primer tema que se aborda, dado que este borrador rompe con el existente hasta ahora, volviendo a lo dispuesto con anterioridad a la Ley de Movilidad, competencias del Estado que se delegan en los ayuntamientos.

Esta Ley sólo puede regular las competencias dentro del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma. No se está por crear una VT de ámbito autonómico, como las existentes en las islas, dadas sus peculiares características.

Todo lo interurbano se va a remitir a la normativa estatal, y esto se plasmará también en el tema de infracciones y sanciones que tenemos que aplicar en la Comunitat Valenciana. Dado que son competencias derivadas del Estado, no es necesario una normativa adicional.

Todo lo que refiere a la relación con los usuarios o con sus propios compañeros se va a crear un *“regimen adicional”* para garantizar un mejor servicio a los usuarios, intentando actualizar el existente. **“Manual de urbanidad para el taxista”**, para dar un servicio público de calidad a los usuarios. Se van a calificar como leves, igual que se califican en la legislación estatal, por las actuaciones no adecuadas hacia los usuarios.

Se pretende un servicio público homogéneo, pero pensado para el usuario.

En el Preámbulo se ha hecho un ejercicio de motivación basado en que es el taxista el que asume el riesgo de la explotación, procediendo seguidamente a la lectura del siguiente párrafo del mismo:

“ Esta Ley trata de consolidar un modelo de prestación del servicio público del transporte público de viajeros en taxi basado en el profesional autónomo que explota su propia licencia, esto es, una sola licencia de taxi para un vehículo para cada taxista.”

Se señala que no pueden haber licencias a nombre de fallecidos, jubilados, Se establece un plazo de un año para proceder a la **“transmisión de la licencia”** y, en el caso de que no la exploten, dos años.

Las autorizaciones de taxi se expiden sin plazo de duración prefijado, si bien su validez quedará condicionada a su **visado periódico cada dos años** a fin de comprobar que se mantienen las condiciones en que la autorización fue expedida y el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, social, laboral, ... pudiendo acceder a la **rehabilitación** de las mismas durante un año adicional si se acreditara el cumplimiento de las condiciones para su visado.

Si hubieran transcurrido los plazos anteriores sin realizar el trámite de visado, sin que la administración competente hubiera notificado la revocación de la autorización, podrá procederse a la **reactivación** de la misma, si se acreditaran causas justificadas de carácter personal que impidieran el visado o la rehabilitación de la misma, dado que son personas las que explotan esa autorización de taxi, como una nueva figura que contempla la ley.

Por tanto, "transmisión de licencias", sí. Control, sí, a través del visado cada dos años, manteniéndose el plazo de rehabilitación de un año, y posibilidad de reactivación de las autorizaciones.

Las "personas jurídicas" no caben en este modelo, estamos hablando, por tanto, de una **explotación personal, que tendrá plena y exclusiva dedicación a su profesión**.

Se traslada a los asistentes que hay que **modernizar el transporte del servicio público del taxi**, que hay que potenciar los "**Centros de Distribución de Servicios del Taxi**", y que en ellos tienen que estar asociados los taxistas.

Estos Centros que adoptarán la forma de "sociedad mercantil o cooperativa de servicios", responderán como taxista frente al usuario, y como usuario frente al taxista, pudiendo operar en varios ámbitos funcionales.

El taxista tiene que ser capaz de agruparse para poder "competir" con el resto de operadores existentes en el mercado.

A continuación pasa a la lectura de la definición y alcance del servicio público del taxi, definida en la propia del "Ley del Taxi",

"El servicio público de taxi es realizado con vehículos turismo de hasta cinco plazas incluido conductor, o de hasta siete plazas incluido conductor en caso de vehículos adaptados para contener y utilizar silla de ruedas, conducidos por personas físicas titulares de los mismos, o por conductores colaboradores o asalariados, según corresponda, de estos titulares, que llevarán a cabo su actividad con plena autonomía económica, y la gestionan a su riesgo y ventura, pero con obligación de prestar habitualmente el servicio"

El ponente dice "¿cuántas plazas? ¿Hasta cinco, o hasta siete?. Si alguien piensa en ser taxista que se olvide de las 9 plazas, porque es importante que se piense en un servicio público homogéneo" ¿Dónde las establecen? ¿Todo a 9 plazas?

El transporte ha estado siempre más compartimentado. Si estamos pensando en necesidades de transporte individual y vehículo turismo, estamos hablando de un vehículo de 5 plazas.

Por tanto, vehículos de 5 plazas, porque si no, estamos pensando en un operador con servicios grupales.

Se señala que dentro del diseño de la definición y alcance del servicio público, éste debe estar sujeto a tarifas, señalando que las interurbanas están delegadas por el Estado, y son máximas.

El ponente motiva que se debería aplicar lo que sea más coherente para el ciudadano, por tanto, tarifa urbana o tarifa interurbana; taxímetro para los municipios de más de 5.000 habitantes, y en municipios pequeños no es necesario ni taxímetro ni tarifas, se deberá aplicar tarifas interurbanas.

“Las intervenciones de la Administración deben de estar justificadas”...

Se habilita la posibilidad del establecimiento de tacógrafo, ... garantizar un determinado nivel de los vehículos, .. la uniformidad de la vestimenta de los conductores, ..., régimen de servicios concertados sujetos a autorización, ...

En caso de **exceso de oferta**, la administración podrá proceder a la retirada de autorizaciones.

Respecto a los **requisitos previos para ser titular de autorización de taxi o conductor del mismo** se exigirá, además de haber superado las pruebas acreditativas de su capacidad profesional para la prestación del servicio, cumplir con los requisitos de honorabilidad establecidos por la legislación estatal y europea para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera, así como acreditar la capacidad financiera de 9.000 euros, en los términos de dicha legislación.

Se comenta que *“exigir penales al taxista es privarle de la presunción de inocencia”*, considerándose más adecuado el cumplimiento de los requisitos de honorabilidad establecidos en la legislación estatal y europea.

Respecto a la **antigüedad de los vehículos turismo** se señala no podrán exceder de 12 años, contados desde su primera matriculación, u otra inferior que pueda establecerse por la conselleria o el ayuntamiento competente. No obstante, podrá admitirse que los vehículos adaptados, de hasta 7 plazas incluido conductor, puedan seguir prestando servicio hasta que cumplan los 14 años.

En las DISPOSICIONES TRANSITORIAS del presente borrador de Ley relativas al **régimen transitorio de las actuales autorizaciones de taxi y de la actualización de ordenanzas municipales** se establece en su primer apartado lo siguiente:

“ Los actuales titulares de autorizaciones para más de un taxi dispondrán de un plazo de dos años para transmitir a persona física, que cumpla los requisitos establecidos, todas aquellas autorizaciones de taxi que excedan de una, transcurrido el cual se entenderán revocadas las de exceso, con derecho a conservar la más antigua.”

No obstante, se comenta que si se adaptan las autorizaciones de taxi, podrían ampliarse el plazo diez años más.

Del mismo modo, en la segunda disposición transitoria se establece que *"Las personas jurídicas titulares de autorizaciones de taxi dispondrán asimismo de un plazo de dos años para su transmisión a una persona física que cumpla los requisitos establecidos, transcurrido el cual se entenderán revocadas."*

Y en la disposición transitoria tercera que *"Los ayuntamientos de la Comunidad Valenciana actualizarán sus actuales ordenanzas sobre el servicio de taxi, ajustándolos a los términos de la presente Ley, en el plazo de un año."*

En la DISPOSICIÓN ADICIONAL CUARTA se establece que ... *"no podrá otorgarse por razones de demanda 1 por mil."*

Terminada la exposición el Presidente da gracias al ponente, por su exposición del Borrador de la Ley del Taxi de la Comunidad Valenciana a los asistentes.

Seguidamente se abre un turno de preguntas a todos los asistentes sobre la exposición del borrador del texto normativo objeto de este Consejo del Taxi de la Comunidad Valenciana, empezando por la representante de la Federación Valenciana de Municipios y Provincias.

Julia Colomer, da las gracias por la creación de este foro para el sector, y manifestando que se agradece el interés en el mismo. Señala la importancia de a quién va dirigido, al ciudadano, y que tenemos que pensar en el usuario, siempre pensando en la calidad del servicio. Encuentra interesante el tema de la inactividad de la profesión.

El alcalde de Gabarda manifiesta que con su participación intentará aportar lo que pueda desde su propia experiencia.

El vocal representante del CERMI agradece el esfuerzo a la redacción de la norma, agradece a la Conselleria las medidas para alcanzar el 5%. Manifiesta que llevamos muchísimos años luchando por conseguir ese nivel, pero tiene una preocupación: "el formato de Ley", dado que poner en marcha estas medidas, a través de un trámite parlamentario es un trabajo arduo, pudiéndonos ir a un año o a un año y medio en la tramitación de la misma, si todo va bien, y llegaremos al 2017, y no tenemos tiempo que perder.

A continuación pone de ejemplo la Ley de Accesibilidad del año 1998, que no se desarrollaría hasta el año 2009, y comenta si se podrían buscar otras medidas alternativas, bien mediante la Ley de Movilidad, Ley de acompañamiento, Decreto,

El representante de UNALT comenta que respecto a las acumulaciones existentes no le parece bien que se les quiten, y propone que al que tenga autorizaciones acumuladas que se le obligue a tener un euro-taxi.

Pregunta si el cobro telemático va a ser obligatorio, o si es una posibilidad a contemplar en la redacción de la ley.

Considera interesante la uniformidad del sector para dar una buena imagen al cliente.

Respecto a las tarifas ¿Podría ser posible una única tarifa para todos los usuarios de la Comunidad Autónoma?

Porque dice que con el sistema actual estamos haciendo un "girigai" a, por ejemplo, los policías y también a los usuarios (tarifas urbanas, interurbanas, cuándo se aplican, cómo se aplican). Se está perdiendo el control tarifario.

Respecto al número de plazas de los vehículos 5, 7 y 9 para pueblos pequeños, ¿por qué no se ha mirado?, propone ocho más conductor porque el taxista que está haciendo una inversión, está limitado.

Es defensor a ultranza de las 9 plazas porque las VTC nos están quitando los servicios, porque cuando te viene una familia numerosa un taxi de 5 plazas no puede dar el servicio, sería necesario dos taxis, encareciendo el coste del servicio.

Afirma que es necesario "dotar al taxista para poder prestar su servicio".

Formula otra observación relativa a la *plena y exclusiva dedicación del taxista*, dado que no se podrá dedicar a otra actividad dentro del sector del transporte, y dicha limitación no le parece bien.

La posibilidad de instalación del tacógrafo en el turismo le parece excesivo.

El representante de la Gremial agradece el trabajo, el esfuerzo, las horas a su redacción, pero no está de acuerdo porque afirma que dicho texto está "comprometido", "condicionado", por un preacuerdo.

Comenta que perjudica a más de 100 taxistas, y que el borrador político no es correcto, aunque se ha hecho un gran trabajo.

La competencia tiene que ser exclusivamente de la Comunidad Valenciana, por experiencia de casi 25 años, porque dependiendo del color político, se adjudica la licencia por el Ayuntamiento a uno u a otro.

Respecto al tema de las 9 plazas, deja constancia de la firma de "el acuerdo de todas las asociaciones por las 9 plazas", porque el 90% está en el área de la costa, y no podemos competir, estando de acuerdo que fueran adaptados, incluso, superando el 5% de los vehículos adaptados.

La acumulación de las licencias viene de la época franquista, hay informes de derecho jurídico administrativo que avalan la legitimidad de las mismas. Esas licencias se han adjudicado siempre cumpliendo la normativa en vigor.

"Le parece una irresponsabilidad por parte de los políticos deshacer sus licencias".

Antonio formula varias preguntas al respecto, como, ¿Qué pasa con el tema de la herencia? ¿En qué situación quedan los herederos? ¿Qué ocurre con la donación?, Y menciona casos como el de una transmisión de una licencia a una hija de 10 años en la localidad de Puzol; la existencia de familias con pensiones bajas que sobreviven gracias a la explotación de una licencia, ... etc.

A nosotros se nos exige una capacitación adecuada, pero de ahí a que se le exija una titulación superior, me parece una tontería. A las VTC no se les exige nada

Siempre que salga una sola persona perjudicada vamos a estar en contra.

El representante de USO agradece el desarrollo del borrador al ponente.

Desconoce todo el servicio del taxi que se da en la Comunidad Valenciana, y señala que en Valencia el servicio deja mucho que desear.

Hay una norma UNE-26-362-85 para los vehículos que sería interesante incorporar.

"El enemigo nos come". Deberíamos de tener una aplicación para que los 4.700 taxistas dispusieran de ella, un número de teléfono de 3 cifras, una aplicación para que el usuario supiera en cualquier momento quién lo ha llevado, localizar al conductor, vehículo, etc.

Por tanto, propone 1 única aplicación, 1 única APP y 1 única tarifa.

Sería una única herramienta para todos, para defendernos de nuestros enemigos (UBER, MYTAXI,)

Coches en condiciones, y con última tecnología.

El cobro telemático debería de incorporarse en los vehículos turismo.

El representante de la Confederación de Autónomos del Taxi da las gracias al ponente porque el trabajo presentado se nota que lo ha hecho no como un trabajo.

Una vez finalizada la ronda de preguntas por los asistentes, el ponente procede a contestar a las consultas formuladas.

En primer lugar, comenta que sí que había un pacto pre-electoral, pero que el gobierno que hay ahora es el que está, y que no va a entrar en más detalles.

Lo de la acumulación nos da salida a todos. Nos da un plazo para conseguirlo y, al mismo tiempo, conseguir esos vehículos adaptados, que aunque va a ser lento, en breve se conseguirá.

El taxi se tiene que distinguir por dar unos servicios en las zonas urbanas o rurales con calidad, transparencia y ser un servicio homogéneo en la Comunidad Autónoma.

En primer lugar, y contestando a la FVMP comenta que era inexplicable que hubieran ayuntamientos que tuvieran las competencias, porque iban a prestar el servicio de taxi en un ámbito supra-municipal.

La ley rebajaría la exigencia de que representen el 50% de la población. Eso significa ceder competencias en un ámbito supra-municipal. El sistema que tenemos en la Comunitat Autònoma Valenciana es el que hay, pero hay que dejar fórmulas abiertas.

No puede haber licencias inactivas.

Seguidamente y contestando a la Gremial manifiesta que *"Mantengo una licencia para que uno pueda explotarla"*. Hay fórmulas, y no debemos enmascararlo en otros temas.

A continuación y ante las sugerencias formuladas por Eduardo Signes manifiesta que para conseguir el objetivo la idea es buena, pero si no hay acuerdo previo, en tal y como está redactado, será difícil su implantación.

A Tomás Jorge le pregunta si le parece bien los 10 años, es decir, que se quite la limitación de 10 años, porque si las transmite podrán ser o no adaptados. Le aclara que se va a establecer la posibilidad de que el usuario pueda pagar mediante medios telemáticos. Respecto al uniforme le informa que no está establecido en la ley, y éste informa que en Elx hay una veintena de taxistas que visten todos igual, señalando Manuel que esta situación no es la representativa de la mayoría de los taxistas de la Comunidad Valenciana.

Respecto a la tarifa interurbana se plantea *"usuario versus control"*, y apuesta por el usuario, y Manuel responde que no hace falta esperarse a la Ley para ello, señalando Pilar Álvarez que habría que hacer un estudio de costes para valorar esa posibilidad.

El ponente señala que es una contradicción fijar una tarifa urbana e interurbana, y que están todos de acuerdo en ello.

Tomás plantea la posibilidad de descuentos a un determinado precio y Manuel le contesta que para ello está la fórmula de los servicios concertados.

Respecto al número de plazas señala que estamos a rastras de los modelos de los vehículos.

Manuel señala que con los vehículos de 7 plazas estamos agrupando viajeros, y Tomás señala que en el aeropuerto de l'Altet hay muchas familias numerosas, sobre todo noruegos, que tienen entre 3 y 5 hijos, y que con un solo vehículo turismo de 5 plazas no es posible atender a estas familias.

Seguidamente y contestando a Antonio, le da las gracias por el trato personal, pero que le descalifica todo. Que los contenidos empiezan a descalificarse por un acuerdo pre-electoral. La Ley ha madurado, no es el acuerdo pre-electoral, y que la transitoria de las acumuladas es manifiestamente opuesto al acuerdo pre-electoral.

Cuando se gobierna las cosas se hacen con más madurez. *Cuando leas el texto globalmente, se va a evitar esa descalificación pre-electoral.*

Respecto al *documento de las 9 plazas*, no es un documento.

Tomás señala que el marco normativo siempre se está adaptando a las situaciones de Valencia.

Pilar señala que puede tener efectos sobre las VTC el porcentaje del 1 por 1.000 habitantes, y Manuel especifica que el tope del 1 por mil habitantes es para que no se dispare.

Respecto a la capacitación profesional exigida es distinta en las áreas de prestación conjunta y en los municipios no integrados en las mismas.

Respecto a la acumulación se comenta que cuando cambia la ley, cambian los derechos, y se pone el ejemplo de que "un farmacéutico no puede transmitir a su hijo si no tiene la titulación".

Aquí se habla de obligar a transmitirla. O se diseña bien o se desmonta el modelo. No valen leyes de acompañamiento para regular temas de transcendencia.

Antonio manifiesta que no está de acuerdo en el tema de las empresas, solicitando las fórmulas de comunidades de bienes, cooperativas y trabajo asociado,... para beneficiar al taxi.

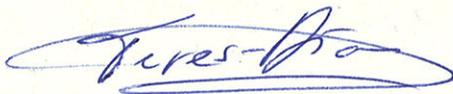
Manuel le informa que está mezclándolo todo. Si tienes una cooperativa con 300 VT, te va a venir dos o tres cooperativas con 100 VT o 200 VT, y que la fórmula para avanzar son los Centros de distribución del Taxi, para que se pueda "concentrar la oferta" en un "Centro de distribución del taxi".

Tomás no quiere que se perjudique al taxista. Y Manuel le responde indicándole que si no se ponen disposiciones para adaptar al modelo, "el modelo hace agua"; que se debe dar más protagonismo al usuario, que se debe impulsar una única aplicación para todos, y que sería conveniente la disposición del mecanismo adecuado para poder cobrar telemáticamente al usuario, si el mismo lo demanda, procediendo a la lectura del punto 11 del artículo 8º, relativo a las obligaciones del taxista con respecto al usuario que dice así: "Debe proporcionar justificante del precio abonado por el servicio, con las concreciones que demande".

Y ya finalizando esta sesión, el ponente agradece el interés y la colaboración a los asistentes por sus manifestaciones al borrador de la Ley, indicando que en estos momentos la redacción de la misma está abierta.

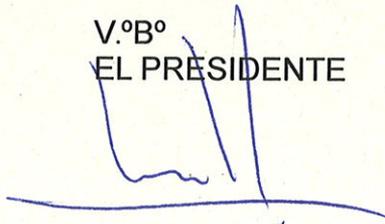
Se levanta la sesión por el señor PRESIDENTE, siendo las 14:10 horas.

LA SECRETARIA



Teresa Díaz Galindo

V.ºBº
EL PRESIDENTE



José Moltó Orduña