



Barcelona 22 de mayo del 2018

AA. del Consejo del Área Metropolitana de Barcelona (AMB)

La presidenta del IMT Sra. Mercedes Vidal Lago

La gerente del IMT Sra. M. Teresa Carrillo Palacin

En la sesión plenaria del AMB del 24 de abril del 2018 se aprobaron varios cambios en el reglamento del taxi, en concreto en los artículos 27 y 41. También se aprobó la norma complementaria VI.

A día de hoy, los puntos 20, 21 y 22 del orden del día del citado pleno están en exposición pública antes de su aprobación definitiva.

Desde la Agrupació Taxi Companys queremos manifestar que no estamos de acuerdo en cómo se pretende modificar el reglamento sin contar con el sector, ni tan siquiera con las asociaciones que componen la Taula Técnica del Taxi en la elaboración de estos artículos, ya que consideramos que son de suma importancia y no han sido objeto de debate, ni se ha profundizado en la oportunidad, necesidad o perjuicios económicos que pueden ocasionar al sector.

Un proyecto de modernización que sea coherente, racional y progresivo es fundamental para conseguir una flota equilibrada, moderna y sostenible. El sector ha respondido con su esfuerzo a los proyectos de homologación de vehículos con características adecuadas en cuanto a comodidad, consumos, eficiencia, tecnología híbrida, etc. Queremos recordar que el proyecto de implantación de vehículos eléctricos 100% no ha tenido continuidad por falta de las infraestructuras comprometidas por parte de la administración. Incluso desde nuestra asociación estatal, Antaxi, en el marco del Comité Nacional del Transporte, se acordó solicitar a Aena la implantación, en la zona de espera del taxi de todos los aeropuertos, de postes de carga para los vehículos eléctricos. En definitiva, como concedores del día a día, somos los primeros interesados en cualquier tipo de mejora y estamos en disposición de hacer aportaciones en beneficio del sector, los usuarios y el ciudadano.

Por todo ello queremos exponer el siguiente pliego de alegaciones para que sean tenidas en cuenta en el desarrollo de los artículos reglamentarios.

Exp.709/18

Doc.485/18

Se modifica el art. 41.2 con un nuevo texto que obliga al taxista a emitir el recibo del servicio de manera automática, aun cuando el usuario manifieste su renuncia al mismo. Esto ocasiona un consumo innecesario de papel y tinta. Estamos de acuerdo en ofrecer el recibo al usuario, tal y como ya venimos haciendo, pero es incomprensible que ante la negativa (por del usuario) a percibirlo estemos obligados a imprimirlo. Esta norma es contrapuesta al esfuerzo que las administraciones hacen en el reciclaje y el freno al gasto desproporcionado de los recursos naturales. Incluso en el pasado ya se hizo un estudio del impacto que esto suponía. Estamos de acuerdo, en cambio, en poder hacer un recibo a mano en las situaciones que marca el nuevo texto.

No estamos de acuerdo, por tanto, en la obligación de emitir el recibo automáticamente, ya que supone un gasto innecesario y emplear más tiempo en el momento de efectuar el cobro. Además, sospechamos que supondría un cambio de datos en el taxímetro o en la impresora, lo cual significa que todos tendríamos que pasar de nuevo por el instalador y gastar 20€ en este nuevo cambio, que no supone ninguna mejora ni para el taxista, ni para el usuario.

Queremos que se modifique el texto para evitar esta situación.

Exp.710/18

Doc.505/18

Aprobar la Norma Complementaria VI. APLICACIONES

En el punto 2 de esta norma se dice que la App Taxi Al Día se entenderá como documentación necesaria del vehículo.

Esta norma sí que nos parece un avance en la modernización del sector, siempre y cuando esta App no se quede en un mero instrumento de avisos del IMT y sirva para que los taxistas y el usuario tengan un medio de conexión. Junto con la App Calcula Tu Ruta, el usuario podría conocer de antemano el precio aproximado de un servicio y contratarlo. Además se podrían gestionar las paradas y micro paradas de una forma eficiente.

No estamos de acuerdo en que se entienda como documentación necesaria. Se puede obligar a que todos los taxistas en activo la descarguen, pero consideramos desproporcionado que se sancione el hecho de que en algún momento no la tengamos, puesto que se pueden dar ciertas situaciones en las que, por causas ajenas a los taxistas, no la podamos utilizar. Incluso olvidarnos el teléfono en casa.

No encontramos motivos suficientes para crear una dependencia del móvil de estas características, teniendo en cuenta que no es un aparato indispensable para desarrollar nuestro trabajo.

Por ello instamos a que se estudie la manera de implantarla sin que se pueda incurrir en sanciones o nos impida trabajar.

Exp. 711/18

Doc.506/18

MODIFICAR el art.27 en los puntos 3, 4 y 6.

El art.27.3 se modifica con la intención de limitar al 15% el número de vehículos de más de 5 plazas.

Desde nuestra asociación no entendemos en que beneficia al sector esta limitación, más bien todo lo contrario. Limitar las plazas de los vehículos en la actualidad es limitar la capacidad del sector del taxi de ofrecer un mejor y mayor servicio. Teniendo en cuenta que cada vez son más demandados los vehículos de 7 u 8 plazas, es inexplicable que se nos quiera atar de manos en este asunto.

Entendemos que el IMT se ha puesto como objetivo cumplir con el ratio del 5% que establece la Unión Europea en cuanto a vehículos adaptados, pero no compartimos que para llegar a este ratio se limiten los vehículos de más de 5 plazas. Primero, porque con ello no se garantiza llegar al objetivo y, segundo, porque creemos que se tendrían que llevar a cabo otras acciones que contribuyan a ello, como, por ejemplo, quitar los privilegios que tienen estos vehículos de trabajar los 7 días de la semana, incentivar con ayudas la modificación de los vehículos y, sobre todo, realizar un estudio que refleje la oferta/demanda y la amortización de la inversión realizada, de tal forma que garantice la rentabilidad del taxista. Sabemos que actualmente estamos al 1% es fácil imaginar que si se multiplica por cinco la oferta será más difícil obtener rentabilidad.

En consecuencia, el hecho de limitar al 15% los vehículos de más de 5 plazas lo

único que conseguirá será alcanzar ese porcentaje que, ahora está entorno del 11%, pero creando licencias diferentes: unas con limitación de 5 plazas y otras con derecho a 7.

No podemos estar de acuerdo ya que cada vez que se imponen obligaciones o limitaciones, quien lo paga es el sector.

Además, creemos que el taxi debe ofertar vehículos de 9 plazas por la razón de que es importante abarcar al máximo de mercado.

Pedimos la retirada de esta modificación.

El art.27.4 se le añade el apartado a) con la finalidad de no autorizar a partir del 1 de enero del 2019 vehículos con motorización diesel.

Es muy importante limitar al máximo las emisiones contaminantes y el sector del taxi es de los que más ha apostado por este cambio, por tanto no somos sospechosos de no querer afrontar este reto. Sin embargo, limitar con prisas, cuando no hay otras opciones homologadas, nos puede crear serios inconvenientes. Es fundamental generar primero nuevas opciones antes de eliminar las existentes.

Pedimos que se dé un plazo de aplicación más amplio a este artículo.

El art. 27.6 se redacta de nuevo para limitar a 10 años los vehículos aplicados a licencias y a 7 años los vehículos que se transfieran de titular junto con la licencia.

Traspaso de licencias con vehículos antigüedad máxima 7 años.

Introducir un cambio en la norma respecto a la no posibilidad de traspaso de licencia con un vehículo de más de 7 años es una medida arbitraria y discriminatoria. Si un vehículo es apto para el servicio hasta un período determinado (sea el que sea) no tiene sentido considerar no apto al mismo vehículo por el hecho de cambiar de titular. De hacerlo así, estaríamos tratando de manera diferente a un mismo hecho/sujeto. El plazo ha de ser el mismo en todos los casos.

Por otro lado, la imposición de esta medida de hoy para mañana, es decir, sin una previsión y una progresividad adecuadas puede dejar en una situación de indefensión a muchos taxistas autónomos que sí han previsto y organizado su llegada a la jubilación y, en este sentido, administrado la previsión del traspaso de su licencia en función de la normativa actual. En estos casos, un cambio tan sorpresivo

e importante de la norma sin ninguna duda que les ocasionará muchos problemas gratuitos (por innecesarios) e inesperados.

Desde el punto de vista de la parte vendedora, para los profesionales que, de un día para otro, se encuentren fuera de norma que se quiere implantar, la compra de un vehículo para su posterior venta supone una inversión extraordinaria y que difícilmente podrá amortizar, si no es encareciendo la venta del conjunto (licencia/vehículo).

Desde el punto de vista de la parte compradora supone, también, la pérdida de la posibilidad de una amortización fiscal, puesto que se trata de la compra de un vehículo de segunda mano.

Además, hay que tener en cuenta la obligatoriedad (de facto) del traspaso del conjunto del negocio (Licencia + vehículo) al estar éste condicionado por los gravámenes de la agencia tributaria cuando en el traspaso no está incluido el vehículo.

Como ejemplo práctico podemos decir que para muchos profesionales la compra de una licencia con un vehículo superior a los 7 años ha sido positiva. Un vehículo de estas características no ha grabado el precio de la licencia, no ha tenido valor añadido, ha supuesto tener un vehículo con todos los periféricos instalados, en perfecto funcionamiento y así, poder iniciar la actividad y una vez transcurrido el espacio de tiempo pertinente, realizar una inversión y entonces sí, poder aprovechar las ventajas fiscales de la compra de un vehículo nuevo.

Por otro lado esta limitación supondrá aumentar los vehículos de gama más baja, puesto que es previsible que el propietario de licencia que compre un coche por el único motivo de vender el negocio y jubilarse invierta el mínimo posible (por la razón, expuesta anteriormente, de la falta de tiempo para amortizarla). El nuevo titular de la licencia también se verá perjudicado al tener que dar servicio durante más años con un vehículo que no eligió él.

Por todo lo expuesto pedimos que se suprima totalmente esta norma.

Vida útil del vehículo. 10 años

ATC comparte e impulsa plenamente el objetivo de que la flota de taxis de la AMB sea una flota de calidad, en constante proceso de renovación y siguiendo los criterios de respeto medioambiental. Las 2 revisiones de ITV anuales garantizan, técnicamente, el adecuado estado de los vehículos. Además, como hemos señalado

en la exposición inicial de estas alegaciones, es constatable el compromiso y el esfuerzo económico que el sector (especialmente los autónomos) ha hecho por coches respetuosos con el medioambiente.

En tales circunstancias la imposición de un plazo de 10 años que únicamente contemple el criterio temporal resulta una medida, a pesar de las apariencias, arbitraria, contradictoria y discriminatoria. Como es bien sabido, el estado de un coche (especialmente si es usado intensivamente como taxi en ciudad) no se mide tanto por el tiempo, sino por los kilómetros. En nuestro sector hay coches que prestan servicio 12 horas/día (como máximo) y otros 22-24 horas/día. Es evidente, pues, que en un mismo plazo de tiempo unos presentaran un desgaste mecánico, visual y de confort muy superior que los otros.

Si asumimos una media de 40.000/45.000 kms anuales recorridos por un vehículo a 12 horas/día, eso significa que en 10 años unos habrán recorrido 400.000/450.000 kms. mientras que otros 800.000/900.000kms.

Así pues, el criterio único de los 10 años no sólo discrimina a unos y favorece a otros, sino, lo que resulta más grave, significa de facto la autorización a que los auto taxis que circulan 24 horas/día puedan hacerlo hasta los 900.000 kms. Es decir, se valida justo lo contrario que lo que norma, aparentemente, pretende.

Como hemos señalado antes, actualmente, los taxis de la flota del AMB con más de 10 años de servicio no llegan a 700 vehículos. La antigüedad de la flota no es, hoy por hoy, uno de los problemas fundamentales del taxi, más si consideramos (lo repetimos de nuevo) el esfuerzo que en la renovación de sus coches están haciendo los autónomos.

Apoyamos la voluntad de la AMB en la modernización de la flota. Toda norma referida a un límite temporal, para que sea eficaz y equitativa, ha de incluir el criterio del kilometraje. Y, en cualquier caso, ha de incluir un calendario que permita una progresiva y adecuada aplicación de la norma.

Finalmente, hacemos una petición explícita al AMB/IMT para que, además de este tipo de normas y considerando la real implicación del sector en este aspecto, amplíe la autorización de uso como auto taxis a otros vehículos que actualmente no la tienen (especialmente en el caso de los híbridos) pues es un hecho constatado que la limitación actual no solo frena la disposición al cambio, sino que nos hace cautivos de un solo tipo y marca de dichos vehículos. Por otro lado, creemos sinceramente que la AMB debería estar mucho más implicada en la búsqueda y articulación de

facilidades e iniciativas (económicas y de todo tipo) que promovieran ese proceso de renovación de la flota en el que todos estamos de acuerdo. El AMB nunca ha contemplado un trabajo de este tipo: es el momento de hacerlo.

Este artículo debe ser modificado, incluyendo un kilometraje máximo y un calendario de implantación progresiva.

La aplicación de la mayoría de estos artículos en los plazos que propone el IMT perjudicará al sector y a los usuarios ya que se traducirá en vehículos de menor categoría y peor cuidados.

Además, teniendo en cuenta que los plazos de entrega de los vehículos nuevos rondan los 3 meses, podría darse una situación de ilegalidad ajena al propio sector.

Es irresponsable e imperdonable que el IMT no haya debatido estos temas en el marco de la Taula Técnica antes de llevarlo al pleno del AMB. Tampoco vemos que el momento actual sea el más oportuno teniendo en cuenta la grave problemática que a la que se enfrenta el sector del taxi. Podemos estar de acuerdo en el fondo, pero no en las formas ni en los plazos previstos.

Ni hemos estado, ni estaremos de acuerdo nunca con imposiciones.

Pedimos que se rectifique y se consensue con el sector.

Fdo. Luis López Guerra

Presidente de ATC