

ACTA DE LA SESIÓN 20ª DEL CONSEJO DEL TAXI DE LA COMUNITAT VALENCIANA (EN COMISIÓN PERMANENTE)

En Valencia, a las 11:30 del 28 de marzo de 2019 se reúnen en primera convocatoria, en sesión ordinaria de la Comisión Permanente del Consejo del Taxi de la Comunitat Valenciana, con el siguiente orden del día:

1. Información sobre el estado de la tramitación de la renovación del Consejo del Taxi.
2. Tramitación creación APC Ribera Baixa.
3. Información sobre las tarifas del taxi en la Comunitat Valenciana.
4. Acuerdo sobre regulación horaria APC Valencia mediante urnas. Pronunciamiento de las asociaciones.
5. Propuesta de modificación de la Ley Taxi: art. 13 (modificar el régimen de plazas: 5, 7 y 9). Posibilidad de regular el taxi compartido y tarifas pactadas con cliente. Otras propuestas distintas a las anteriores.
6. Taxi adaptado: posibilidad de crear un distintivo específico y de prestar servicios en otros ámbitos funcionales distintos al de lugar de residencia de la autorización. Carácter permanente y definitivo de licencias adaptadas: casuística.
7. Dudas en la interpretación y aplicación de la Ley del Taxi.
8. Ruegos y preguntas

Asisten:

PRESIDENCIA:

D. José Moltó Orduña, subdirector general de Transporte

SECRETARIO:

D. Néstor Casado Novella, jefe de sección de Transporte de Viajeros, del servicio de Gestión y Ordenación del Transporte

VOCALES

D. Roberto Bermell Melia, en representación de la Federación Valenciana de Municipios y Provincias.

D. Ismael Arráez Bañón (Asoc. Gremial Provincial de Auto-Taxis de Valencia)

D. Fernando Ballester Jiménez – Unión Sindical Obrera de la CV

D. Emiliano Martínez Romero – Unión de Asociaciones de Auto-Taxis de la Comunitat Valenciana

D. Fernando del Molino Écija – Confederación de Autónomos del Taxi de la Comunidad Valenciana

D. Vicente Lacruz Cervera, jefe del servicio de Gestión y Ordenación del Transporte.

D. Ricardo Pardo Dasí, representante de la asociación EUROTAXI

El Sr. Presidente abre la sesión con el punto 6º del orden del día, en atención a la asistencia como invitado de D. Ricardo Pardo Dasí, en calidad de ponente de dicho punto del orden del día.

6.- Taxi adaptado: posibilidad de crear un distintivo específico y de prestar servicios en otros ámbitos funcionales distintos al de lugar de residencia de la autorización. Carácter permanente y definitivo de licencias adaptadas: casuística.

D. Ricardo Pardo considera que las medidas compensatorias que se otorgan a los vehículos adaptados se quedan cortas para compensar el sobrecoste que tiene este tipo de vehículo.

Propone que se de formación específica para los conductores de vehículos adaptados a personas

con movilidad reducida (PMR). Que igualmente se dé cuenta de los servicios que se realizan y de los que no de modo que se pueda hacer un seguimiento de los servicios.

Todo ello, en opinión de D. Ricardo Pardo hace aconsejable el uso de pegatinas específicas para los vehículos adaptados. Sería necesario por ejemplo para identificar los vehículos adaptados que pueden prestar servicio todo el fin de semana.

La aplicación de estas medidas debería hacerse a través de las radio-emisoras del taxi.

D. Vicente Lacruz señala que hay que pedir los datos a RadioTaxi.

El distintivo específico iría vinculado a los cursos de formación que podría hacer RadioTaxi ya que tienen experiencia en el tema. Asimismo señala que también los locutores de las emisoras deberían tener formación específica.

D. Fernando del Molino, opina que han de ser cursos adecuados. Dice que lo hablaron con el CERMI y que deberían llegar a acuerdos con el CERMI y que hubiera normas más detalladas. Aporta documento que se une al acta como ANEXO I.

Considera que si no se aceptan todas las medidas del acuerdo del CERMI, habría que proceder a retirar la compensación de poder trabajar todos los fines de semana a los vehículos adaptados.

D. Ismael Arráez señala que la Gremial hace cursos especializados para cada rama.

D. Fernando Ballester dice que algunas personas ponen el distintivo de vehículo para PMR pero lo hacen para trabajar todos los días sin que realmente presten el servicio a PMR.

D. Ismael Arráez dice que habría que hacer una distinción entre los vehículos que son adaptados "obligatoriamente" y aquellos que lo han solicitado voluntariamente.

D. Vicente Lacruz le contesta que no se puede hacer esa distinción legalmente y que todos los adaptados deben estar sometidos al mismo régimen de prestación.

D. Emiliano Martínez también apoya que todos los vehículos adaptados se sometan a las mismas reglas.

D. José Moltó interviene para pasar a otro aspecto de este punto: el tema de recoger pasajeros en otro ámbito funcional.

D. Ricardo Pardo dice que en Madrid se va a proponer pero no está regulado.

D. Ismael Arráez pide que se abra a todo tipo de vehículos VT.

D. Fernando del Molino está de acuerdo con lo propuesto por Ricardo Pardo, siempre que se firme el acuerdo con CERMI.

D. Fernando Ballester está de acuerdo en general pero considera que puede haber conflicto con el tema de recoger en otros ámbitos funcionales y pone ejemplo de Chestre. Propone que no se ponga en marcha la medida hasta que no se cree el distintivo.

D. Emiliano Martínez dice que si se realiza mediante las emisoras habrá más control.

D. José Moltó resume las intervenciones en el sentido de que el sector está de acuerdo pero siempre que se haga de forma controlada a lo que asiente la mayoría.

Se pasa al tema de si el vehículo adaptado debe permanecer indefinidamente o puede cambiar

a la prestación normal. La interpretación general es que no se puede cambiar el vehículo de adaptado a normal pero habrá que ver cada caso.

D. Vicente Lacruz señala que la Ley del Taxi no impide que se realice el cambio de adaptado a normal. Pero hay matices, en concreto:

CRITERIOS A SEGUIR SOBRE CAMBIO DE VEHÍCULOS ADAPTADOS

El régimen jurídico de aplicación como consecuencia de la entrada en vigor de la Ley 13/2017, de 8 de noviembre, de la Generalitat, del Taxi en la Comunitat Valenciana, respecto de los vehículos adaptados es el siguiente:

Si se es titular de una autorización de taxi con vehículo adaptado en la actualidad, nada impide que con ocasión de cambio de vehículo se pueda solicitar que el nuevo vehículo NO sea adaptado.

No podrán acogerse a esta regla general:

- a) Vehículos adaptados adscritos a autorizaciones de taxi que mantienen la segunda o tercera licencia de taxi por acogerse a la disposición transitoria primera de la Ley del Taxi.
- b) Vehículos adscritos a autorizaciones, que se hubiesen concedido antes de la entrada en vigor de la Ley del Taxi, con la condición de que el taxi debía ser adaptado.
- c) Titulares de nuevas autorizaciones de taxi atorgadas en ámbitos concretos para obtener un porcentaje de vehículos adaptados del cinco por ciento o superior (art. 7.4 in fine).
- d) Titulares de autorizaciones adquiridas por transmisión de un titular que tuviese adscrito vehículo adaptado. En todo caso, deberá adscribir a la autorización transmitida otro vehículo adaptado. (Art. 11.6 Ley de Taxi).

D. Ricardo Pardo considera que la Ley del Taxi debería ser más precisa.

D. José Moltó propone continuar con el orden del día desde el punto primero.

D. Fernando del Molino considera que es inaceptable que un adaptado sea permanente y definitivo si no lo dice expresamente la Ley del Taxi, de acuerdo con los puntos a), b) y c) expuestos anteriormente. Si esto se confirmara nadie pondría un vehículo adaptado.

1. Información sobre el estado de la tramitación de la renovación del Consejo del Taxi.

D. Vicente Lacruz informa de los pormenores relativos a la tramitación de la renovación del Consejo del Taxi en el que se han formulado requerimientos de documentación que estaba incompleta.

2. Tramitación creación APC Ribera Baixa.

D. José Moltó informa de la tramitación del proyecto y solicita la opinión del sector.

D. Fernando del Molino se reitera en la necesidad de tramitar el proyecto tal y como se ha propuesto.

D. Ismael Arráez dice que, en principio, se oponen.

D. Fernando Ballester considera que no habría problema en llevarlo a cabo con los pueblos del área que lo han solicitado. Que la oposición de municipios externos al área en principio no parece ofrecer problemas.

D. Roberto Bermell Melia manifiesta que lo que desea la FVMP es que haya un buen servicio. La movilidad a través del taxi es una parte importante en la calidad de vida de los ciudadanos por

lo que están a favor. La visión que ofrece la FVMP es la del consumidor. La población en las áreas rurales está envejecida y requiere del servicio para que haya calidad de vida. No se ve problema por tanto en la creación del área.

3. Información sobre las tarifas del taxi en la Comunitat Valenciana.

Sobre las solicitudes de aumento de tarifas, D. José Moltó señala que la documentación presentada está mejor que otros años, pero que aún hay que mejorar lo aportado en relación con la gestión empresarial.

D. Fernando del Molino señala que se supone que todos los años hay que tramitar las órdenes de tarifas y que sería deseable que se hiciese con mayor rapidez.

4. Acuerdo sobre regulación horaria APC Valencia mediante urnas. Pronunciamiento de las asociaciones.

D. José Moltó señala que en relación con la regulación horaria en el APC de Valencia no hay inconveniente en hacer una consulta mediante urnas, en cuyo proceso la consellería puede prestar ayuda.

D. Fernando Ballester propone que se haga en el hall de la conselleria, pero que debería haber funcionarios para controlar el proceso.

D. Emiliano Martínez dice que en el 2013 ya se pusieron 2 mesas y se tardó mucho por lo que debería tenerse en cuenta para la próxima vez.

D. José Moltó señala que las normas debe ponerlas el sector.

D. Fernando del Molino señala que es importante entender por la conselleria que cualquier solución que se vote mayoritariamente se llevará a cabo.

El sector se muestra favorable a efectuar la regulación horaria mediante resolución. D. Vicente Lacruz señala que, en principio, ha de hacerse por orden. En otro caso habría que someterse a lo que hay en la orden de 2009 y las resoluciones tendrían que ajustarse a este marco.

D. Ismael Arráez señala que haya urnas para la nueva regulación y que se haga la orden inmediatamente.

D. Fernando del Molino está de acuerdo con que se haga una nueva regulación pero si ha de haber régimen transitorio también habría que votar.

D. Fernando Ballester está convencido de que no saldrá el sistema ABC. Propone que vayamos cuanto antes a las urnas y hagamos la orden.

D. Ismael Arráez propone el sistema ABC hasta que se haga una nueva orden.

D. Fernando del Molino solicita que se añada la siguiente pregunta:

“¿Además de la Confederación alguna asociación ha presentado informes, de acuerdo con la Ley de Desindexación?

Moltó contesto que nadie mas había presentado informes.”

5. Propuesta de modificación de la Ley Taxi: art. 13 (modificar el régimen de plazas: 5, 7 y 9). Posibilidad de regular el taxi compartido y tarifas pactadas con cliente. Otras propuestas distintas a las anteriores.

D. Ismael Arráez solicita el cambio de la ley para que se pueda adscribir vehículo de 7 plazas sin adaptar y de 9 adaptado sin exigencia de requisitos adicionales (estudio de mercado, etc...). Todos están de acuerdo con la clasificación en 7/9 plazas.

D. Fernando Ballester se suma y señala que hay un escrito hecho en Benidorm hace 3 años solicitando lo mismo. Considera que las 7 plazas deben ser reales y no las que tienen algunos modelos de vehículo que son asientos más pequeños.

D. José Moltó comenta que el número de plazas está en la ficha técnica del vehículo.

D. Fernando del Molino en relación al "taxi compartido" señala que se oponen. Sí que están a favor de las tarifas "pactadas" pero que habría que regularlas; establecer un máximo y un mínimo de tarifa pactada. Todas las asociaciones están en contra del taxi compartido. Entienden que en realidad ya se "comparte" y reparten gasto.

Todos concluyen que debe haber un precio fijo para los servicios a través de radio-emisora.

D. Fernando del Molino, pasa a hacer una serie de propuestas de modificación de varios artículos de la Ley del Taxi. En relación con el art. 11.6 de la Ley del Taxi, considera que se debe eliminar dicho párrafo.

En el art. 14.1 el vehículo híbrido debería tener la misma consideración que el vehículo eléctrico.

En el art. 15.1.b) propone eliminar la referencia a exigentes estudios de mercado previos.

D. Fernando Ballester apunta que podrían convocarse urnas para decidir cuáles son las modificaciones de la Ley que tengan que realizarse.

D. Ismael Arráez considera que no hay una propuesta seria de modificación de la ley y que, por tanto, no quiere entrar a hacer valoraciones.

Señala que deberían llegar a un acuerdo duradero. Entrega a D. José Moltó un borrador de propuesta de Acuerdo (Anexo II)

7. Ruegos y Preguntas

En este punto D. Fernando del Molino solicita que conste en acta el siguiente documento:

“DON FERNANDO DEL MOLINO ECIJA, como Presidente de la CONFEDERACIÓN DE TAXISTAS AUTONOMOS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA, con C.I.F. G97014450 y domicilio en Valencia, en la calle Carabela 3 bajo, según escritura de poder, comparezco, como mejor sea y en derecho proceda

MANIFIESTO QUE:

El próximo día 28 de Marzo tendrá lugar una nueva reunión de la Comisión Permanente del Consejo del Taxi de la Comunidad Valenciana, en el que se van a tratar varios puntos importantes y, además de lo que podamos argumentar dentro del debate que se pueda crear en alguno de los puntos, creemos oportuno que **conste en acta lo siguiente:**

2- Tramitación creación APC Ribera Baixa.

- Estamos de acuerdo con la creación del Área de la Ribera Baixa, de acuerdo con el escrito presentado por nuestra Confederación el pasado día 9 de Febrero de 2018.

4- Acuerdo sobre regulación horaria APC de Valencia mediante urnas. Pronunciamiento de las asociaciones.

- Aceptamos sin reservas el resultado de las urnas para elegir la regulación horaria que ponga la Conselleria de Transportes, en base al acuerdo presentado por el sector.

5- Propuesta de modificación de la Ley del Taxi:

- La Confederación quiere presentar varias propuestas a la modificación de la Ley del Taxi:

a) Modificación del Artículo 13.1:

Como regla general se podrán poner vehículos de 7 plazas y de 9 plazas para vehículos adaptados.

b) Artículo 11.6:

Eliminar el párrafo que dice que será obligatorio poner vehículo adaptado al nuevo titular de una licencia que ya tiene un vehículo adaptado.

c) Artículo 14.1:

Añadir que los vehículos híbridos tendrán la consideración de eléctricos.

d) Artículo 15.1b:

Eliminar la necesidad de exigentes estudios de mercado para poder regular.

e) Artículo 18.2:

Eliminar el texto que obliga a hacer los servicios interurbanos desde inicio.

f) Artículo 22.3:

Eliminar el texto que permite recoger en estaciones de alta velocidad.

8- Ruegos y Preguntas

- Creemos necesario que el Consejo del Taxi se reúna de forma periódica para poder tratar todos los puntos que propongan todas las asociaciones del sector con más tiempo y profundidad, no nos parece lógico que con todos los problemas que ha tenido el sector en el año 2018 solo se haya reunido dos veces.

- No nos parece bien que no se hayan tenido en cuenta todas las propuestas de la Confederación para tratar en este Consejo del Taxi.

- Solicitamos conocer la situación del Decreto Ley de las VTC con detalle.

- Solicitamos saber cómo se va a utilizar el Registro Electrónico de Fomento, ya que la Policía Local nos dice que en principio no va a poder entrar en el Registro.

- Solicitamos la convocatoria de la Mesa del Intrusismo para conocer a la nueva Jefa de Inspección, hablar sobre los problemas de intrusismo, y de paso hablar sobre el Registro electrónico de Fomento.

- Solicitamos una interpretación distinta a la que se está haciendo sobre la forma de aplicar las tarifas interurbanas, ya que en algunos casos es imposible saber el destino de los

servicios, y nos parece inaceptable que se sancione a compañeros por proteger al usuario y no cobrarle dos veces la recogida del servicio. En caso de que se siga interpretando de forma restrictiva, es necesario que se modifique la forma de aplicar las tarifas interurbanas modificando la Ley del Taxi porque no podemos perjudicar al usuario.

- Solicitamos saber el criterio que se está siguiendo para la concesión de Licencias de Taxi en toda la Comunidad Valenciana, ya que en muchos casos las asociaciones del Taxi hacen informes desfavorables y no sabemos si se conceden o no estas licencias.

- Solicitamos que se reglamente la Ley del Taxi para mejorar la imagen de Taxis y Conductores en la Comunidad Valenciana, de acuerdo con lo que propuso en el pasado Consejo del Taxi el pasado 31 de Octubre de 2018.

En Valencia a 25 de Marzo de 2019
Confederación de Taxistas Autónomos de la Comunidad Valenciana

Fernando del Molino Ecija"

Asimismo, D. Fernando del Molino plantea que debe convocarse la Mesa del Intrusismo y que en la misma se deben dar aclaraciones en relación con el Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor (Resolución de 15 de marzo de 2019).

El Presidente levanta la sesión a las 14:30 horas.

EL SECRETARIO

Vº Bº
EL PRESIDENTE

ANEXO I

En Valencia a 12 de Julio de 2018

Punto 6

Reunidos los representantes de las Asociaciones:

CERMI CV

CONFEDERACION DE AUTONOMOS DEL TAXI DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

FEDERACION DEL TAXI DE U.S.O COMUNIDAD VALENCIANA

ACUERDOS

Con la premisa inicial de que el servicio de Taxi Adaptado debe considerarse como un servicio básico para el ciudadano; un derecho fundamental que tiene que ser regulado para preservar tanto la accesibilidad como la protección de las personas con discapacidad durante sus desplazamientos. Por lo tanto, hay que incentivar el transporte en taxis adaptados entre administración, entidades y organizaciones de taxistas con el objetivo de que fomenten su uso y las buenas prácticas por un servicio correcto y transparente. Siendo también responsabilidad de los profesionales del taxi desmitificar la precaria imagen del sector entre los usuarios a través de la generación de un buen servicio de transporte a adaptado en taxi.

Por lo tanto, con el objetivo de garantizar un buen servicio de Taxi para personas con discapacidad y necesidades de movilidad en silla de ruedas, hemos llegado a los siguientes acuerdos que queremos trasladar a la Dirección General de Transportes:

Una reglamentación específica para regular los Taxis adaptados para personas en silla de ruedas en el Apc de Valencia con los siguientes puntos:

MEDIDAS COMPENSATORIAS PARA PALIAR EL COSTE DE LA ADAPTACION:

- Vehículos de 7 o 9 plazas.
- Movilidad geográfica para poder recoger personas usuarias en silla de ruedas en cualquier punto de la comunidad Valenciana.
- Poder trabajar los días de descanso obligatorio durante los fines de semana (no pudiendo trabajar el día de descanso semanal entre semana ni los festivos regulados anualmente, incluidos los días de regulación estival o vacaciones del mes de Agosto).
- Exonerar el pago de tasas por parte de la Consellería de Transportes (Impuestos de Transportes y Tarjeta Identificativa).
- Aprobar presupuestos anuales con el objetivo de ayudar económicamente la adquisición y mantenimiento de vehículos adaptados para personas con silla de ruedas, así como la incorporación de equipamiento para la gestión de flotas.

Para poder acogerse a estas medidas compensatorias, se deberán cumplir los siguientes requisitos:

- Obligatoriedad de prestar servicio a través de una central de servicios con gestión de flotas.
- Presentar informe anual de los servicios realizados y de las incidencias ocasionadas por devolución de servicios, cobros abusivos, reclamaciones, etc.
- Cumplimiento de los parámetros técnicos legales del vehículo para ser adaptado (Normativa UNE).
- Garantizar el acceso en todo momento a personas en silla de ruedas a estos vehículos (no se pueden poner asientos que impidan prestar el servicio de manera inmediata).
- Para titulares de más de una autorización de taxi que hayan puesto vehículo adaptado, deberán contratar dos conductores a tiempo completo y al menos uno de ellos deberá ser una persona con discapacidad.
- Cursos de formación obligatoria gratuito teórico y practico (10 horas)

ACUERDO SECTOR DEL TAXI

Las Asociaciones más representativas del sector deberían llegar al siguiente acuerdo con el fin de consolidar un modelo de taxi que principalmente proteja a nuestros usuarios, que ayude a tener un equilibrio, una estabilidad dentro del sector y que permitan afrontar con garantías el incierto futuro que nos depara si no abordamos determinados aspectos con garantías. Teniendo en cuenta la competencia que en la actualidad tiene enfrente el sector y con la que difícilmente se puede competir dado su flexibilidad normativa y su potencial económico en comparación. El taxi ha estado sometido durante décadas a guerras internas que no han traído nada positivo para nadie, ni usuario ni taxista. Estamos convencidos que gran parte de la culpa de esta situación es intentar imponer un modelo de taxi por encima de otro sobre todo cuando el mundo que nos rodea pone más difícil la subsistencia del pequeño autónomo.

Entre las diferentes asociaciones existentes nos encontramos dos, la Empresarial y la Federación, que son las principales enfrentadas para conseguir su modelo de taxi. Ambas asociaciones tienen que buscar un punto medio para poder convivir en un futuro donde todos tenemos sitio.

Básicamente las posturas de ambas asociaciones son muy distantes. Unos lo quieren todo y los otros no quieren nada. La asociación Gremial está interviniendo como parte negociadora con el fin de acercar posturas para definir el taxi de la Comunidad Valenciana en un punto medio de las asociaciones antes mencionadas.

Sabemos que las negociaciones que se han llevado a cabo han planteado siempre la eliminación de parte del sector. No hay que ser muy inteligente para saber que este tipo de acuerdos no va a evitar futuras denuncias por parte de estas asociaciones que no van a tener un futuro dentro del sector. Es imprescindible un acuerdo duradero en el tiempo para conseguir la tan deseada PAZ SOCIAL.

Tras más de dos años escuchando a ambas partes creemos que un acuerdo moderado para lograr un futuro de unión en el sector sería el siguiente:

- 1- Compromiso de buscar una regulación acorde a la situación económica del APC.
- 2- Compromiso de no denunciar futuras regulaciones nacidas del consenso o resultantes de urnas consultivas.
- 3- Titulares de licencia únicamente personas físicas titulares de un número máximo consensuado por las asociaciones. Aquellas entidades jurídicas ya establecidas podrán mantener ese estatus.
- 4- Pedir conjuntamente a la administración la autorización de 7 plazas tanto adaptado como sin adaptar en los vehículos.
- 5- Volver a disponer de 9 plazas en los vehículos adaptados.
- 6- Aceptar todas las asociaciones unas medidas mínimas en los vehículos.

- 7- Posibilidad de ejercer una actividad diferente siempre que se garantice el servicio mediante la contratación de asalariados. Y que la dedicación exclusiva se exija únicamente para aquellas personas que tengan VTC's.
- 8- Reciprocidad de servicios en la C. Valenciana.
- 9- Modificación el artículo 9.2 dando mayor plazo de suspensión de la autorización en los términos en los que se permitían en la ley 6/2011 de Movilidad.
- 10- Modificación del artículo 11.2 ampliando los plazos para que un heredero pueda regularizar la licencia ya que con la redacción actual un menor cuyo plazo de dos años estipulado por la ley no sea suficiente quedaría completamente desamparado mientras que la ley 6/2011 legislaba a la perfección la situación de los herederos sobre todo con edades tempranas.
- 11- Modificación del artículo 14.1 permitiendo a los vehículos a gas o híbridos la misma antigüedad que se les permite a los adaptados o eléctricos además de que todos los taxis de la Comunidad Valenciana, puedan disfrutar de la misma antigüedad no creando taxis de primera y de segunda.
- 12- La modificación del artículo 18.2 que obliga en un servicio interurbano el llevar la tarifa interurbana en todo el trayecto aun cuando se esté circulando dentro de su área o municipio.
- 13- Eliminación del carácter permanente y definitivo de las áreas de prestación que se establece en el artículo 20.2 así como el derecho de pernada que se le consiente a los municipios con más de 200 taxis o 200.000 mil habitantes a la hora de decidir formar parte o no de un área de prestación volviendo a crear nuevamente taxis de primera y de segunda así como un tremendo agravio comparativo. No a la inclusión en áreas a municipios en contra de sus intereses.