

La Gaceta TAXI

La primera revista del sector

AÑO XXIV
NÚMERO 261
MAYO 2018

**“El taxi no necesita a nadie
para luchar contra su enemigo”**

Miguel Ángel Leal, Pte. Fedetaxi

- **Taxi Access, nueva asociación en BCN**
- **ENTREVISTA Mariano Morón, pte. APATZ**

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]



[REDACTED]



[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

¿La última palabra estará en los municipios?

Pasear por las calles y respirar aire puro. Eliminar la sombra de la contaminación de nuestros cielos. Reducir las enfermedades relacionadas con la polución. Ese es el futuro ideal de las ciudades que quieren los ayuntamientos y que puede verse truncado por la invasión de miles de VTCs en los próximos meses.

Puede sonar a mensaje apocalíptico, pero lo cierto es que hay solicitadas más de 30.000 en toda España, e incluso hay quien asegura que si se conceden todas habrá más VTCs que taxis en nuestro país.

¿Se imaginan miles de coches negros dando vueltas por las calles de sus ciudades, sin una normativa que les obligue a ser ecológicos? ¿Es este el futuro que quieren nuestros dirigentes políticos? Porque no parece concordar con las normativas que llevan impulsando desde hace años para reducir la contaminación en nuestras calles. Restricciones al uso del vehículo particular en determinados momentos, peatonalización de zonas céntricas, ayudas para la adquisición de vehículos menos contaminantes y el fomento del transporte público son algunas de las iniciativas que se están llevando a cabo en las principales ciudades. También la transformación ecológica de la flota de taxi se ha convertido en punta de lanza de una apuesta por la movilidad sostenible. Y si los taxistas de Madrid solo pueden adquirir ya vehículos ECO y Cero, lo lógico sería que también las VTCs tuvieran limitaciones similares para poder operar por nuestras calles. Por eso es necesario que se tomen medidas que regulen y controlen el servicio de estas VTCs en el espacio público a través de las licencias municipales, como ha hecho Barcelona y como plantean otras ciudades.

Si bien es cierto que hay quien entiende que estas regulaciones limitan la libre competencia, solo hay que ver la trayectoria impugnativa de la CNMC, lo cierto es que estaríamos ante una protección lógica de nuestras calles, de nuestro aire. Y no tiene ningún sentido, o por lo menos nosotros no se lo encontramos, que este organismo público vele antes por los intereses de unos pocos en vez de por el bien común.

Por ello los ciudadanos deberíamos exigir a nuestros representantes políticos que tomen cartas en el asunto y recuerden que somos nosotros los que mandamos y no unas empresas multimillonarias que solo están aquí de paso para llenarse los bolsillos.

5. Taxómetro

- *Con opinión propia*

6. Primera carrera

- *Entrevista a Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi, sobre la reciente aprobación del Real Decreto-ley y el juicio contra el ROTT*



10. En marcha

- *Taxi Access, una asociación para usuarios y taxistas*



14. A fondo

- *Aprobada la nueva Ley del Taxi de Aragón*



22. Noticias

- *El Gobierno blindo el 1/30*
- *500 más en Madrid solo en abril*
- *El taxi cántabro se queda sin transporte sanitario*



30. Informe

- *Apuesta por el taxi ecológico*



34. Entrevista

- *Sin foto no hay multa*



36. Homologados

- *Los taxis autorizados en Madrid y Barcelona*

38. gacetadeltaxi.com

- *Tablón online*

Un sector olvidado (VII)

Manuel Sánchez
Responsable del GETT



La importancia que adquirió el servicio de viajeros dentro de las ciudades (1950/1960), en especial los desarrollados en vehículos de turismo de menos de nueve plazas, hizo inexcusable desarrollar una norma general que estableciese un ordenamiento sobre los mismos, y a su vez, otorgase a que Ayuntamientos potestad para elaborar sus propios reglamentos u ordenanzas. El recién creado Reglamento de 1964, aprobado por Orden Ministerial, fue el marco jurídico común a todo el territorio del Estado de los servicios urbanos de transportes en automóviles ligeros. El Ministerio pudo desarrollar dicho reglamento de acuerdo con las atribuciones que le confería el art 7) de la Ley de Régimen Local, y el art 2) del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Corporaciones Locales.

Su objetivo era la regulación con carácter general del servicio público urbano de viajeros en automóviles ligeros de alquiler con o sin aparato taxímetro. La regla general establecida en la mayoría de los preceptos de un total de 66 artículos, tres disposiciones adicionales y dos disposiciones transitorias, centraban el fin en la licencia municipal como aquel título que facilitaría la habilitación para el ejercicio del servicio público que se regulaba, excepto en los vehículos de la clase D) que debían solicitarla de conformidad con las normas que a tal efecto establecieron los distintos Ayuntamientos, o en su defecto, el artículo 9 del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales (RSCL).

Además, se establecían una serie de condiciones en términos generales, tanto para los vehículos, la propiedad de los mismos, las condiciones de prestación, del personal asalariado y de una manera muy significativa, en cuanto a la

obtención de las diferentes clases de licencias. Un hecho relevante que protegía a las cuatro modalidades lo situamos en el número de licencias. Aunque no era limitado de antemano, su concesión por los Ayuntamientos vendría determinada por la necesidad y conveniencia del servicio a prestar: condiciones del tráfico, repercusión en el transporte colectivo, incremento de la población, etc. Es decir, controlaban la oferta y la demanda del transporte urbano en todas sus variantes, de acuerdo a los impactos positivos/negativos de la economía en sus respectivos municipios.

Los Ayuntamientos otorgaban las licencias administrativas aplicando un método de rotación de tal manera que, de cada tres licencias, una debía ser adjudicada entre asalariados que tuvieran buena conducta y un tiempo de servicio no inferior a tres años consecutivos o cinco alternos. La segunda licencia se otorgaba entre titulares de otras licencias concedidas por el mismo Ayuntamiento, siempre que tuvieran acreditada una antigüedad superior a cinco años en la actividad. La tercera licencia era de libre adjudicación. Todas estas licencias eran intransmisibles, existiendo excepciones para los casos de fallecimiento del titular, concediéndose a favor del cónyuge viudo o herederos forzosos, y por enfermedad, accidente u otra causa de fuerza mayor, que imposibilitara desarrollar la prestación del servicio.

Al igual que pasaba con la Ley de Ordenación de los Transportes, en el Reglamento del 64 también se establecía la idea de formada de conceputar a todos los transportes públicos como un servicio público, alcanzando su efecto a todos los automóviles ligeros con y sin aparato taxímetro. Este serio malentendido produjo ciertas contradicciones jurídicas por parte del propio regulador al denominar a los vehículos ligeros (automóviles de turismo) como servicios de alquiler. Es decir, tal y como reza en el art 32), es obligada la observancia de tarifas respectivas, tanto para los empresarios o industriales, como para los usuarios del servicio público de los vehículos de alquiler.

Respecto a las tarifas, existía una diferenciación sobre cada modo de transporte; el precio de la licencia de la clase



C) era de libre determinación y era marcado por la propia empresa, que debía de hacerlas públicas, a diferencia de las tarifas marcadas en el ámbito urbano para los servicios públicos prestados por las licencias de la clase A) auto-taxi y las B) auto-turismo, que eran aprobadas por Ayuntamientos y Ministerio de Obras Públicas respectivamente. Si el autotaxi salía del casco de la población, podía aplicar la tarifa interurbana, eso sí, siempre que el límite estuviera señalado por el Ayuntamiento correspondiente de cada po-

blación. Es decir, como autorización supletoria en relación con determinados servicios al exterior, tales como; campos de deportes, sanatorios, aeropuertos, cementerios, incluso los Ayuntamientos podrían fijar ciertas zonas.....continuará

"Pregúntate si lo que estás haciendo hoy te acerca al lugar en el que quieres estar mañana"....."Pues el truco está en no imaginar un futuro cuando no has superado tu pasado". J.Brown

"Mayores, pero no tontos"

Marcelino Camacho,
taxista jubilado

Apreciables amigas y amigos, llevo más de 20 años esperando este momento y esta oportunidad. Yo sabía que antes o después este problema de las pensiones tenía que llegar, y ha llegado en este momento, por eso todas/os los jubilados tenemos que actuar e invitamos a todas/os los jóvenes a que se sumen a nuestras manifestaciones, porque las pensiones de hoy son muy bajas, pero si no las defendemos ya, en el futuro serán mucho más bajas o incluso puede ser peor.

No quiero ser alarmista, amigos y amigas, quiero ser realista. Llevo 20 años jubilado sin poder trabajar, he tenido mucho tiempo para pensar y reflexionar y he llegado a la conclusión de que o defendemos nuestras pensiones manifestándonos en las calles o nos las bajarán y si no nos defendemos con el tiempo nos las quitarán. Los jubilados somos mayores, pero no somos tontos, sabemos que tenemos herramientas para luchar y si no nos hacen caso las podemos usar.

No pedimos la luna, porque nadie nos la dará, pero sí pedimos la subida del IPC y que las pensiones más bajas sean equiparadas al salario mínimo interprofesional. Quiero que sepan que tenemos talento y herramientas muy eficaces, por eso el Gobierno nos tiene que escuchar, porque si no nos escucha nos verá manifestándonos en las calles y en las próximas elecciones ya diremos lo que tenemos que hacer. Estos son nuestros problemas y los queremos resolver ya. Esta es la realidad.

Yo creo que esto es una realidad, que ya hace más de dos décadas años que los Gobiernos, los políticos, los sindicalistas, los empresarios, los banqueros y los inspectores

de Hacienda de este país, han sido ineficaces, unos aprovechados y vividores. Por culpa de estos señoritos tenemos muchos problemas que estamos pagando los españoles inocentes, los que siempre cumplimos con los impuestos y obligaciones como ciudadanos honrados.

Quiero recordar que fuimos muchos, hombres y mujeres, los que luchamos unidos, incluso jugándonos la vida, para conseguir la democracia y vivir en libertad en este país. Hombres y mujeres trabajamos como burros para poder conseguir criar a nuestros hijos y sacar adelante a nuestras familias, que en muchos casos eran numerosas y en tiempos muy difíciles. Porque para conseguir salir adelante teníamos que pensar y echar muchas cuentas que a veces no salían bien.

Muchas veces pienso que, si fuésemos más sencillos, más sinceros y más solidarios, viviríamos más felices y mucho mejor.



Imagen @NuevaRevolución

“No queremos que se juzgue



Miguel Ángel Leal durante la rueda de prensa del pasado 20 de abril

Miguel Ángel Leal, presidente de Fedetaxi, lo tiene claro. “La posibilidad de la liberalización desaparece con el Real Decreto-ley”. Por ello considera necesario que el Tribunal Supremo no se pronuncie sobre el ROTT y sobre unos artículos ya derogados por el Gobierno. Continuar el proceso judicial podría conllevar “ciertos riesgos” para el sector y en caso de que finalmente se pronuncie de forma desfavorable para el taxi, Leal cree que licencia municipal será una herramienta decisiva.

Al cierre de esta edición, el Congreso de los Diputados estaba pendiente de someter a votación el Real Decreto-ley aprobado el 20 de abril en Consejo de Ministros que elevaba a rango de Ley, incluyendo en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, LOTT, la proporcionalidad de una VTC por cada 30 taxis, así como la limitación que obliga a los conductores de VTC a trabajar el 80% de su tiempo en la Comunidad Autónoma donde fue expedida la autorización. Dos requisitos re-

“La posibilidad de la liberalización total desaparece con el Real Decreto-ley”

algo que ya no existe”

cogidos parcialmente en el ROTT de 2015, impugnado por la CNMC y cuyo juicio tuvo lugar apenas 3 días antes, el 17 de abril.

Con la aprobación de este Real Decreto-ley desde Fedetaxi han pedido al Supremo que no se pronuncie sobre el ROTT al considerar que no tiene sentido juzgar algo que ha sido derogado y por lo tanto “no existe”. Así nos los explica su presidente, Miguel Ángel Leal, para quien este Decreto viene a reforzar los reglamentos autonómicos y supondrá un freno a la liberalización total del sector.

Eso sí, advierte de que en el caso de que el Supremo finalmente sentencie en contra de los intereses del sector, la licencia municipal para VTCs, como la que está pendiente de aprobarse en Barcelona el próximo 29 de mayo, será “más importante que nunca”.

Gaceta del Taxi.- Tras la aprobación del Real Decreto-ley, Fedetaxi ha solicitado al Supremo que no sentencie sobre el ROTT. ¿Por qué ha tomado esta decisión?

Miguel Ángel Leal.- Lo único que decimos al supremo es que no entre a juzgar unos artículos que ha derogado el gobierno. Si un artículo concreto, como el 1/30, ha sido derogado en el reglamento para elevarlos a la Ley, lo que no queremos es que se juzgue algo que ya no existe. Si hay otras asociaciones que creen que es bueno que se mantenga el juicio, pues adelante. Pero nosotros vemos que hay ciertos riesgos en que se entre a juzgar esa cuestión.

G.T.- ¿Qué riesgos son esos que menciona?

MAL.- Entendemos que hay varias opciones. Si no entra a juzgar estos artículos porque, como nosotros, entiende que están derogados, no existiría ninguna posibilidad de que se concediera ninguna VTC de las solicitadas a partir de 2015. Pero si entra a juzgar, pueden suceder dos cosas. Primero, que lo valore y avale los artículos del reglamento, con lo cual estaríamos en la situación de que solo se entregarían las VTCs pedidas hasta 2015.

Pero existe la posibilidad de que se pronuncie en contra de los intereses del taxi y anule los artículos. Si esto ocurre, puede ser que los anule totalmente, o con retroactividad. Que pasa, que en este segundo caso,

Si se anula el 1/30, “la licencia municipal para VTCs será más importante que nunca”

podría ser que todas las autorizaciones solicitadas puedan ser otorgadas.

G.T.- La posibilidad de que finalmente se deroguen dichos artículos del ROTT pondría al sector frente a una nueva realidad, con miles de autorizaciones de VTCs pedidas entre 2015 y 2018. Se habla de más de 30.000 en toda España. ¿Por qué cree que se han solicitado tantas autorizaciones en tan poco tiempo?

MAL.- Lo que tengo claro es que tanto Uber y CNMC tenían mucha confianza en que el Supremo iba a dejar anulados dichos artículos y, por tanto, liberalizar el sector. Y no hablamos solo de 30.000, sino de muchas más. Pero de repente, el Gobierno decide sacar el Real Decreto-ley que blinda dichos artículos - proporcionalidad y habitualidad- y se vuelven locos para pedir VTCs. Hablamos de que en Madrid se han pedido

unas 20.000 VTCs, algunas de ellas incluso el mismo días que sale dicha normativa. La posibilidad de la liberalización total desaparece con la aprobación de norma y tanto estas empresas como la CNMC son conscientes de ello de que aunque el Supremo anule dichos artículos, la liberalización que pretendían será imposible.

G.T.- ¿Cómo impide ese Real Decreto-ley esa liberalización total del sector?

MAL.- Si se eleva a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres la proporcionalidad del 1/30, que es una limitación cuantitativa, diga lo que diga el Supremo no se podrán dar más autorizaciones si se supera esa ratio. Además refuerza las normativas autonómicas, ya que el ROTT dejaba a criterio de las comunidades autónomas conceder o no las autorizaciones. Con el Decreto Ley se les exigirá la denegación en caso de superar la ratio.

Ahora mismo, nunca se liberalizaría el sector. Es decir, que cualquier persona pudiera ir a la administración a solicitar una autorización VTC y se la tuvieran que conceder. Eso ya no va a ser posible.

G.T.- ¿Teme que este Decreto Ley sea impugnado como ha sucedido con normativas?

MAL.- Lo que se puede denunciar es el

BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO

Núm. 97Sábado 21 de abril de 2018Sec. I. Pág. 41051

I. DISPOSICIONES GENERALES

JEFATURA DEL ESTADO

5451 *Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.*

El Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y modificado en la materia por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, establece, en sus artículos 181 y 182 determinadas condiciones en relación con el ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y el otorgamiento de las autorizaciones que habilitan para ello.

Teniendo en cuenta que algunas de tales condiciones resultan básicas para garantizar un adecuado equilibrio entre la oferta de servicios en esta modalidad de transporte y la que representan los taxis, amparados en las correspondientes licencias municipales y, en su caso, autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo, se considera necesario dar la mayor seguridad jurídica posible acerca de las reglas aplicables al efecto.

La extraordinaria y urgente necesidad que constituye el presupuesto habilitante para acudir al instrumento jurídico del real decreto-ley se justifica porque se está produciendo un incremento exponencial del número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, que no pudo ser inicialmente previsto por las Administraciones competentes, que comienza a afectar de manera inmediata y significativa a la prestación de otras modalidades de transporte y, muy especialmente, a los servicios prestados por los taxis en el ámbito urbano, los cuales, dada la consideración de servicios de interés público fundamental que tradicionalmente les viene atribuida, se garantiza la ordenación de

El Real Decreto-ley modificará la LOTT

Real Decreto-ley, pero no la propia Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, que es la que modifica. Además, al solicitar nosotros que el Supremo no entre a juzgar los artículos derogados, el tribunal pregunta al resto de las partes para ver qué opinan ellos. Y pueden suceder dos cosas, que la CNMC y Uber pidan al Supremo que eleve esta cuestión al Constitucional, por lo que la sentencia se retrasaría, o que no digan nada y confíen en el fallo judicial.

Si la sentencia finalmente no entra a valorar los artículos, o los valora y los avala, ya solo podría llevarlo al Constitucional o un partido político o el defensor del pueblo, no podrían ser ni Uber ni la CNMC. Esperamos que eso no suceda y que el Real Decreto-ley sea avalado en el Congreso de los Diputados.

Licencias municipales para VTCs

G.T.- El Real Decreto-ley incluye también la creación y celebración de una Conferencia Sectorial. ¿Hay fecha para el primer encuentro? ¿Qué temas se van a plantear?

MAL.- Está prevista para el 30 de junio, o al menos eso es lo que dijo el propio Ministro de Fomento en la rueda de prensa del pasado 20 de abril.

Se trata de una buena noticia, ahora que esta Conferencia Sectorial ha sido dotada con competencias, porque nos permite pedir algunas cuestiones, como son la tarifa máxima, el taxi compartido y la licencia urbana, que creemos imprescindibles para el sector.

Las matrículas azules, a partir del 1 de julio

En el caso de que el Supremo anule los artículos del ROTT, la licencia urbana va a ser más importante que nunca y debe imponerse en todas las ciudades, porque quienes van a tener un grave problema van a ser los ayuntamientos, cuyas calles van a llenarse de coches, cuando están abogando por todo lo contrario.

Por eso vamos a pedir que la Conferencia implique a los ayuntamientos y en la creación de esas licencias urbanas para VTCs. Lo que ha hecho Barcelona - el reglamento para regular VTCs pendiente de aprobación el 29M- se está enmendando, porque tal y como está redactada ahora mismo invade competencias, pero creemos que cuando se apruebe no habrá ningún problema de inconstitucionalidad. Y en caso de que sea necesario, nosotros vamos a defender el decreto de Colau a muerte.

G.T.- Otra de las medidas pendientes de entrar en vigor es la implantación de las matrículas azules. ¿Hay ya fecha?

MAL.- Las matrículas azules entrarán en vigor el 1 de julio. Y esto quiere decir que a partir de esa fecha ya no valdría que quienes piden una autorización de VTC vaya a una casa de alquiler de coche y coja 2.000 fichas técnicas para que le den la autorizaciones. Ahora tendrá que adquirir el vehículo o bien elegir un coche en renting. Hablamos ya de

una inversión elevada para un retorno que no está claro.

Las matrículas azules serán obligatorias para taxistas y VTCs, aunque nosotros pedimos que solo fueran para estas últimas. Pero como estamos en el mismo epígrafe fiscal no se podía hacer esa distinción. Solo será en la parte trasera y su color será azul como el de los vehículos de organismos internacionales

La entrada en vigor de las matrículas azules nos permitiría jugar con los plazos, en caso de que la sentencia sea desfavorable, porque dicha sentencia no entraría en vigor hasta que se publique en el Boletín Oficial del Estado. Un trámite que puede dilatarse hasta 2 meses, justo cuando estén en vigor las matrículas.

G.T.- A principios del mes de abril, Cabify hizo un llamamiento a diferentes sectores, incluido el taxi, para hablar sobre movilidad. ¿Cree que es un cambio de estrategia o una acción publicitaria?

MAL.- Nosotros no creemos que Cabify sea sincera y por mucho que lo fuera, entendemos que debe cumplir algunas premisas para acercarse al taxi, como respetar el derecho laboral de los trabajadores, no indicar a sus conductores como saltarse los controles de la policía o decirles que no pueden recoger de calle y que no pueden estar en parada. Estamos muy, muy lejos de un acercamiento con una empresa que no nos gusta como trabaja y por ello no vamos a acercarnos a ellos.

G.T.- ¿Y con Unauto-VTC, que ahora empieza a mostrar cierta preocupación por la entrada masiva de autorizaciones?

MAL.- Los enemigos de Unauto son los mismos que los del taxi. Pero al principio no lo veían. Lo que ha pasado es que ahora se dan cuenta de que la mayoría son autónomos y van a tener un problema de supervivencia. Y cuantos más sean peor, sobre todo cuando empiecen a ceñirse a la precontratación para operar. Sabemos que Unauto, porque así nos lo ha trasladado Fomento, está de acuerdo con el Decreto Ley, pero en ningún momento nos hemos reunido para trabajar de forma conjunta en este sentido. Esto es algo que ha negociado Fedetaxi.

Pero el taxi no tiene nada que demostrar y no necesita a nadie para luchar contra su enemigo. El taxi, a poco que se ponga un poco las pilas, que nos autoricen las tarifas máximas, va a competir perfectamente.



El Congreso de los Diputados, último paso antes de la entrada en vigor del nuevo RD-L



WORLDWIDE

THE WORLD IS YOUR OYSTER

THE WORLD IS YOUR OYSTER



THE WORLD IS YOUR OYSTER

Usuarios y taxistas unidos



Mejorar el servicio de taxi adaptado a personas con movilidad reducida y otorgar facilidades a los profesionales que lo prestan. Esos dos son los principales objetivos que persiguen las personas que integran Taxi Access Barcelona, una organización constituida en la Ciudad Condal a mediados del mes de marzo que trabaja en diferentes campos para hacer llegar el problema de la movilidad adaptada a la administración.



La labor del eurotaxi va más allá del mero transporte

Según datos ofrecidos por el Instituto de Personas con Discapacidad de Barcelona, en la capital catalana hay actualmente 130.000 personas con algún tipo de discapacidad. Teniendo en cuenta que en la Ciudad Condal viven con un millón y medio de habitantes, aproximadamente el 8,5% de la población presenta alguna discapacidad.

Pese a ese buen número de personas no plenamente capacitadas, el servicio de taxi adaptado sigue siendo escaso y está lejos de alcanzar el 5% de la flota que exige la normativa europea. Además, los taxistas que prestan ese servicio, no solo se quejan de la falta de taxis, también de la falta de ayudas para acceder al eurotaxi y para satisfacer plenamente todas las necesidades de los usuarios con problemas de movilidad.

Por ese motivo, a comienzos del mes de marzo, taxistas con vehículos adaptados y usuarios de eurotaxi decidieron crear Taxi Access Barcelona, una asociación con la que esperan mejorar el servicio del taxi adaptado en la Ciudad Condal. “Queremos encontrar soluciones para todos los problemas que nos encontramos. Hay un claro problema de acceso al eurotaxi, pero también hay un problema de funcionamiento a la hora de prestar el servicio”, explica Sonia Melgarejo, presidenta de la asociación.

“La gente no puede poner un eurotaxi por el dinero que vale, pero también nos centramos en el problema que tiene un usuario a la hora de poder coger un servicio de taxi adaptado. Hay carriles bici, motos, esquinas en las que literalmente no podemos parar, porque esas personas requieren un servicio diferente”, afirma la presidenta, que clarifica que por esos motivos han creado Taxi Access. “Queremos hacer fuerza y que nos escuchan para ayudar a la gente con movilidad reducida”.

Una asociación que aunque gire en torno al taxi no está únicamente formada por los profesionales del sector. También cuenta con usuarios de este servicio. Así lo explica Jordi Granel, vicepresidente de la organización, que recuerda que tienen también en la asociación usuarios de eurotaxi. “Incluimos todas las preocupaciones de los usuarios porque buscamos mejorar el servicio para ellos, a la vez que nosotros también nos veamos recompensados”.

En este aspecto, Montse Montero, tesorera de Taxi Access, tiene claro que el taxi lo constituyen muchas personas, no solo los taxistas. “El hecho de incluir en la asociación usuarios con problemas de movilidad nos ayudará a que nos expliquen sus problemas directamente y nosotros empecemos a buscar soluciones”, explica, haciendo hincapié

por un mejor eurotaxi

El taxi no solo lo forman los taxistas”

en que “el taxi no solo lo forman los taxistas, sin usuarios no somos nadie porque el taxi lo constituye la suma del taxista y el usuario y por eso tenemos que contar con ellos”.

Falta de ayudas

Aunque el eurotaxi está concebido para ayudar a las personas con movilidad reducida, este tipo de servicio también necesita de un impulso por parte de la administración. Un impulso que llame a los taxistas a adquirir un coche adaptado. Precisamente desde Taxi Access están convencidos que es esa falta de incentivos la que provoca que los taxistas no se sumen a prestar este servicio.

“El hecho de que no haya una suficiente flota de taxis adaptados repercute en la calidad del servicio que reciben los usuarios”, explica Granel, que recuerda que el número de eurotaxis actualmente que hay en el Área Metropolitana de Barcelona se sitúa alrededor de 100, quedando muy lejos del 5% en relación a la flota total que marca la normativa. “Hay compañeros que quieren formar parte de nuestro

servicio pero los incentivos son muy pocos y el principal problema es la falta de ayudas”.

En este punto coinciden los tres directivos de la asociación, y es que las motivaciones personales de prestar este servicio gratificante en la mayoría de los casos son vencidas por el enorme esfuerzo económico que supone adquirir un coche más caro y con unos costes de mantenimiento mucho más



Miembros de la directiva de Taxi Access

elevados que los de un taxi convencional. “Conocemos mucha gente que quiere hacer este servicio, incluso lo hace con un taxi normal trasladando clientes a los hospitales, pero claro, la diferencia entre un eurotaxi y uno convencional puede rondar los 20.000 euros”, apunta el vicepresidente.

Desde Taxi Access también se apresuran en dejar claro que cuando se refieren a las ayudas, no lo hacen en exclusiva a los taxistas, sino que están convencidos de que se necesita dar un impulso económico a los usuarios. “Lo más importante para la viabilidad del taxi adaptado es que desde la administración se aumenten los incentivos, porque sino los profesionales no se van a decantar por un eurotaxi”, explica Sonia

Melgarejo, quien pone el énfasis también en otro de los grandes problemas que se encuentran estos taxistas: la prestación del servicio con garantías.

Problemas con la movilidad adaptada

Más allá de la necesidad de aumentar la flota, desde Taxi Access tienen en mente que es necesario facilitar el trabajo a los profesionales que conducen un taxi adaptado. Pero no lo piensan así para su propio beneficio, sino para el beneficio de personas que por unas razones u otros necesitan de un servicio de transporte distinto del convencional. Taxi Access fue creado con ese objetivo de mejorar la calidad del servicio y por ese motivo lo integran también usuarios con discapacidad. “Los problemas que nos encontramos diariamente son muchos, ya sea para la solicitud del servicio, como para



La asociación cuenta también con usuarios de este servicio

su ejecución, incluyendo largos momentos de espera”, indía Granel.

La presidenta de Taxi Access es quien muestra más dureza en este punto. “Buscas una cosa segura de cara al usuario, como por ejemplo estacionar en zonas de carga y descarga para poder bajarle, y encima nos exponemos a que nos multen”, indica Melgarejo, que continúa afirmando que, en muchas ocasiones, tienen que parar en medio de la calle impacientando a los vehículos de atrás. “Tenemos que bajar una rampa de dos metros, por lo que necesitamos que los coches de atrás nos dejen esa distancia puesto que no existen lugares habilitados para la descarga de usuarios”.

Para intentar lograr una solución, en este breve tiempo desde que se constituyeron, desde Taxi Access han enviado alguna carta a la administración, al tiempo que han hablado con responsables del Área Metropolitana de Barcelona (AMB). Según trasladan los directivos de la asociación, desde el AMB les está “ayudando mucho”. “Vamos a intentar crecer poco a poco, sé que el Ayuntamiento de Barcelona nos va a abrir las puertas y nos va a escuchar”, explica la presidenta, que aclara que “todo el mundo nos está apoyando, y queremos aprovechar para dejar constancia que nosotros somos taxistas y defendemos ante todo el taxi negro y amarillo de Barcelona”.

Barcelona cuenta con un centenar de eurotaxis

Ampliación del mercado

Esa defensa a ultranza del servicio público incluye también luchar por mejorar los aspectos más técnicos y de mercado. “Actualmente hay cuatro o cinco modelos de taxi adaptado en Barcelona”, explica Granel, reincidiendo en que es un mercado bastante limitado en comparación con los 30 vehículos que aproximadamente puede adquirir un taxista si se decide por un vehículo convencional.

El vicepresidente recuerda que en Cataluña tan solo hay cinco municipios que cumplen con ese 5% de la flota adaptada. “Esto es una barbaridad y estamos hablando de una norma que se debería haber cumplido a finales del año pasado”, explica un Granel que también ve en otros servicios una vía de escape que atraiga a los profesionales como por ejemplo, algunos servicios de hospitales.

“Pensamos que las ambulancias deberían

dedicarse a emergencias y los servicios que no sean medicalizados o con requerimientos específicos los podríamos hacer nosotros”, explica el vicepresidente, convencido de que así la administración se ahorraría una buena cantidad de dinero.

Con la doble defensa del taxi y del usuario con problemas de movilidad, Taxi Access ha ido sumando poco a poco más integrantes. “Ahora mismo calculamos que somos unas setenta personas entre profesionales y usuarios”, explica Montero, recordando que incluso dentro de la junta directiva hay una persona que no es taxista.

“Dentro de la junta de Taxi Access hay una chica que es usuaria de taxi que fue amputada hace tres años”, explica la tesorera de la organización. “Ella pertenece a una asociación que se llama Amputats Sant Jordi y a nivel asociativo tiene mucha experiencia y nos está ayudando muchísimo en estos primeros pasos”.

Desde Taxi Access tienen claro que cuanto más sean, con más contundencia podrán defender sus intereses, por ese motivo hacen un llamamiento a todos los trabajadores de eurotaxi de Barcelona para que se sumen a la organización, independientemente de la zona del AMB en el que desarrollen su trabajo y de la emisora a la que pertenecen.

Trabajo en redes sociales

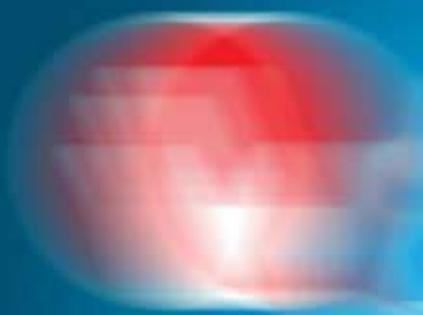
En apenas un mes, Taxi Access Barcelona ya ha demostrado una gran actividad en aras de mejorar la imagen del taxi. Durante la celebración del día de Sant Jordi en la Ciudad Condal, los integrantes de la organización regalaron una rosa a todos los clientes, un detalle que fue muy agradecido por los usuarios que no se le esperaban y que convirtió el trayecto en algo más ameno.

Pero más allá de acciones puntuales, el día a día lo completan desde Taxi Access con un incansable trabajo en las redes sociales. “Somos muy activos y en nuestras publicaciones mostramos nuestro día a día, nuestro trabajo, las historias que surgen con nuestros usuarios”, explica Montse Montero.

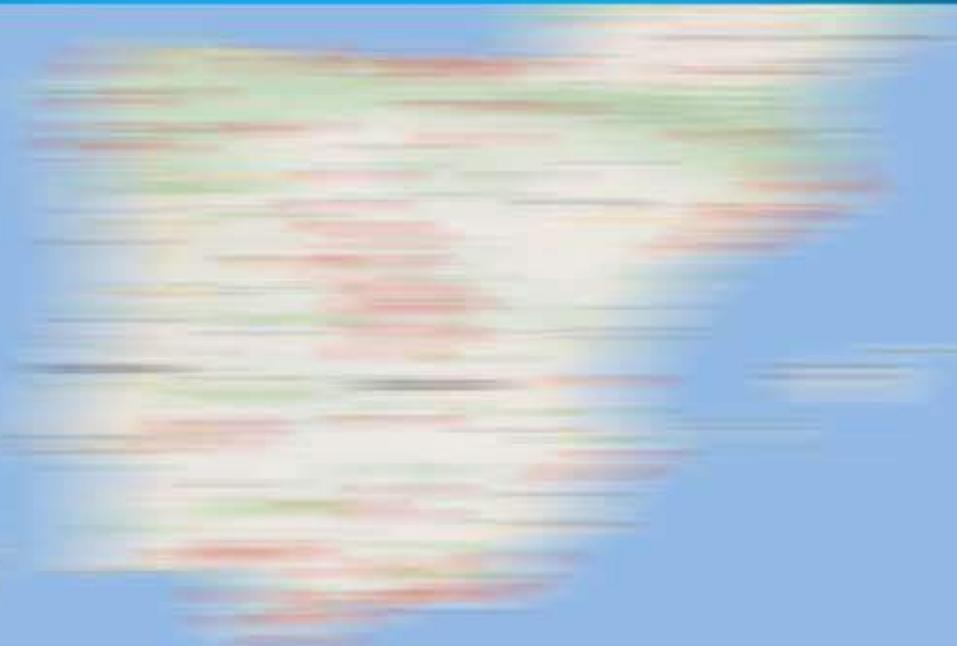
En ese trabajo de redes sociales desde Taxi Access no dudaron en contestar las duras declaraciones vertidas por Javier Font, presidente de FAMIMA-Cocemfe, que fue muy crítico con el sector del taxi en un acto organizado por Cabify en Madrid. “Esta persona nos sorprendió porque habló del taxi muy despectivamente”, explica Montero. “Sabemos que está relacionado con Cabify, pero nosotros consideramos que es una falta de respeto”.

Ante las duras declaraciones, desde la asociación le enviaron una carta a Font, preguntándole qué problemas había tenido con los taxistas. Esa carta no ha recibido respuesta alguna por parte del presidente de la organización madrileña.

La reacción de Font, en cualquier caso, llamó mucho la atención a quienes forman Taxi Access, sobre todo porque según confirman desde la asociación, las relaciones con Cocemfe Barcelona hasta ahora están siendo impecables. “Hemos tenido los primeros contactos, les hemos enviado una carta de presentación y están encantados. Nos han dicho que contemos con ellos en lo que necesitemos y están dispuestos a trabajar en equipo para mejorar el taxi accesible”.



THE UNIVERSITY OF SOUTH ALABAMA



THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

THE UNIVERSITY OF
SOUTH ALABAMA

“Si algo positivo ha traído la competencia

Además de competir, el taxi se rearma normativamente para hacer frente a sus principales enemigos. En el ámbito auténtico, Aragón ha sido la última región en aprobar su Ley del Taxi. Llega tras cuatro décadas sin normativa propia. Mariano Morón, presidente de la Asociación Provincial del Taxi de Zaragoza señala en esta entrevista algunos de los aspectos más relevantes de una ley “adecuada a los tiempos actuales” que, entre otras cuestiones, se convierte en una herramienta para la lucha contra el intrusismo y la piratería.



Mariano Morón, presidente de la Asociación Provincial del Taxi de Zaragoza

Cuarenta años son muchos años sin ley propia, y más cuando el sector del taxi ha evolucionado a pasos agigantados solo en el último lustro de historia. Sin embargo Aragón no contaba con una ley específica para el taxi que recogiera cuestiones tan básicas como el régimen competencial, definiera la ratio o dotara de herramientas para la lucha contra el intrusismo.

Satisfecho con el resultado, Mariano Morón nos explica que la ley comienza a elaborarse a iniciativa del propio sector hace más de un año, con encuentros con todos los grupos políticos. En su opinión, era necesario que el taxi aragonés, igual que en otras regiones, contara con su propio marco normativo.

Y hablando de leyes, aprovechamos que Morón y su asociación son miembros de Fedetaxi para que valore el Decreto Ley por el

que se modificará la LOTT y que elevará a rango de ley la habitualidad y la proporcionalidad contempladas en el ROTT.

Para Morón se trata de una medida “muy acertada” que “preserva al taxi de estas aplicaciones y la CNMC” en caso de que el fallo del Tribunal Supremo sobre el ROTT sea perjudicial para el taxi. Y alaba en este caso el trabajo de despacho frente a las manifestaciones. Una posición que le ha provocado muchas críticas, tuvo que llegar hasta la justicia, que le dio la razón, y que le obligó a convocar una asamblea extraordinaria para someterse a una moción de confianza que pasó por abrumadora mayoría.

Gaceta del Taxi.- A falta de su publicación definitiva y por tanto de su entrada en vigor, ¿qué elementos destacaría de la nueva Ley del Taxi de Aragón?

es que ha despertado al taxi”

Mariano Morón.- Uno de los puntos que más nos han motivado para pedir la elaboración de esta nueva ley era la eliminación de la exclusividad que marcaba el reglamento del 79. Aquí, por la falta de oferta y la necesidad de algunos compañeros para compatibilizar con una segunda actividad o negocio, no podían hacerlo. Ahora la nueva ley nos permitirá compatibilizar el trabajo en el taxi con una segunda actividad.

No es lo único destacado. También se recogen cuestiones sobre la contratación de conductores que, con la ley en vigor, solo permitirá contratar asalariados en determinadas circunstancias: jubilación, fallecimiento del titular, invalidez, baja por enfermedad, permiso de paternidad. No se permiten coches doblados, que lo trabaje el titular y un conductor.

Además, los conductores deberán ir identificados con una tarjeta en la parte delan-

tera, donde figurarán los datos del conductor, con su horario de trabajo. Nosotros no estamos en contra de que trabaje las horas que acuerde con el patrono, pero que vaya regulado.

“La ley no permitirá los coches doblados”

También queda fijada la ratio de taxis con respecto a habitantes, elevándose la que tenemos actualmente, de 1/400, que no se cumplía, a 1/600. Con ello queremos evitar situaciones como la que sucedió en 2008 durante la celebración de la Expo, cuando sin necesidad de más licencias y aprovechando esa contingenciación, se decidieron sacar 60

licencias nuevas. La Ley contempla además que en el caso de eventos de carácter excepcional, como puede ser otra exposición de este tipo, congresos, etc, si se crearan licencias nuevas serían temporales, debiendo quedar extinguidas a la finalización del evento.

G.T.- La nueva ley también diferencia entre el taxi rural y el de las ciudades. ¿cuáles son las características de ambos?

M.M.- Por ejemplo, mientras que en la ciudad se limita a la persona física como titular de licencia, en estos municipios con menos de 20.000 habitantes pueden tener varias licencias por titular y pueden ser personas jurídicas. Además, pueden contratar trabajadores asalariados. En la capital, sin embargo, defendemos un titular un taxi. Aquí tenemos municipios, principalmente en la parte del Pirineo, donde hay gente





Las VTCs domiciliadas en Aragón se saltan la habitualidad y operan en otras CC.AA

que tiene 2,3 4 licencias para hacer turismo, y tienen contratados a asalariados. Es evidente que para ellos la norma debe adecuarse de forma diferente a la ciudad, porque Zaragoza, por ejemplo, ni tiene grandes empresas, ni mucho turismo ni un aeropuerto importante.

G.T.- Otro de los aspectos importantes de esta ley es el régimen sancionador. ¿Por qué era importante su desarrollo?

M.M.- Teníamos uno, que recogía las faltas leves, graves y muy graves para los taxistas, pero no contemplaba, por ejemplo, el caso de la piratería, algo que desgraciadamente está cada vez más en boga.

Ahora sí se contempla una sanción de inmovilización con una cuantía máxima de 4.000 euros cuando se descubra uno de estos vehículos operando sin el título habilitante correspondiente. Hasta ahora, aunque la policía diera el alto a uno de estos piratas, no había consecuencia. Se bajaba a los clientes del vehículo y ya.

Además, el régimen sancionador también contempla sanciones para los usuarios. No entendíamos que en otros transportes públicos, como son los autobuses, metro o tranvía, los usuarios tengan unas sanciones en caso de no pagar el billete, y así se informa a los usuarios en carteles. La nueva ley recoge multa de 100 euros en caso de impago de la carrera del taxi y otros 100 euros por vómito como consecuencia de ingesta alcohólica. Además, en ambos casos se pueden reclamar vía judicial el pago de la carrera, para el

caso del impago, y los daños y perjuicios que le haya ocasionado en caso del vómito.

G.T.- Aunque la ley será sin duda un importante paso adelante para el taxi aragonés, ¿qué otras medidas necesita el taxi para garantizar su supervivencia?

M.M.- Mejorar la imagen, facilitar las formas de pago al usuario, tener vehículos con mayor capacidad, tarifas fijas, conocer el precio por adelantado o una app única son otras herramientas que necesita el taxi. **Si algo positivo ha traído la competencia es**

La ley diferencia entre el taxi de ciudad y rural

que ha despertado al taxi. Y los que estamos al frente del sector somos conscientes de que el taxi tiene mucho que mejorar. Estábamos solos en el transporte de viajeros, y ahora tenemos esta competencia y hemos visto que tenemos mucho que aportar y mejorar.

A nivel local, nosotros hemos editado un manual de buenas prácticas para los taxistas, pondremos de forma obligatoria en Zaragoza el TPV, también debe haber vehículos de mayor capacidad, siete plazas más conductor, como tienen estas empresas de VTCs. Hay que trabajar también en el precio

fijo, el taxi compartido, tarifas máximas, aplicación única.

Sobre esto último es algo que no depende solo de nosotros, sino a nivel nacional. Pero creo que no es bueno que haya cincuenta aplicaciones diferentes de taxi y el usuario que viaja no sepa qué aplicación es la que necesita en una u otra ciudad. Sería muy interesante tener una única app para todo el territorio nacional y tener el precio en el acto, del mismo modo que hacen nuestros competidores.

El valor de la negociación

G.T.- Como presidente de Fedetaxi, ¿qué valoración hace de la aprobación del Decreto Ley que modifica la LOTT?

M.M.- Mi opinión no puede ser más favorable. Creemos desde Fedetaxi que ha sido una medida muy acertada porque preserva al taxi de estas aplicaciones y la CNMC que demandaban la liberalización de las VTCs en caso de que finalmente la sentencia del supremo sea desfavorable para los intereses del sector. Por esa misma razón, Fedetaxi solicita al Supremo que no sentencie contra algo que ya está derogado. No obstante, debemos seguir trabajando y hacer que las VTCs que han sido concedidas trabajen en su ámbito, que no se metan en el trabajo del taxi, y que se invaliden o retengan las autorizaciones de quienes tengan acumuladas sanciones.

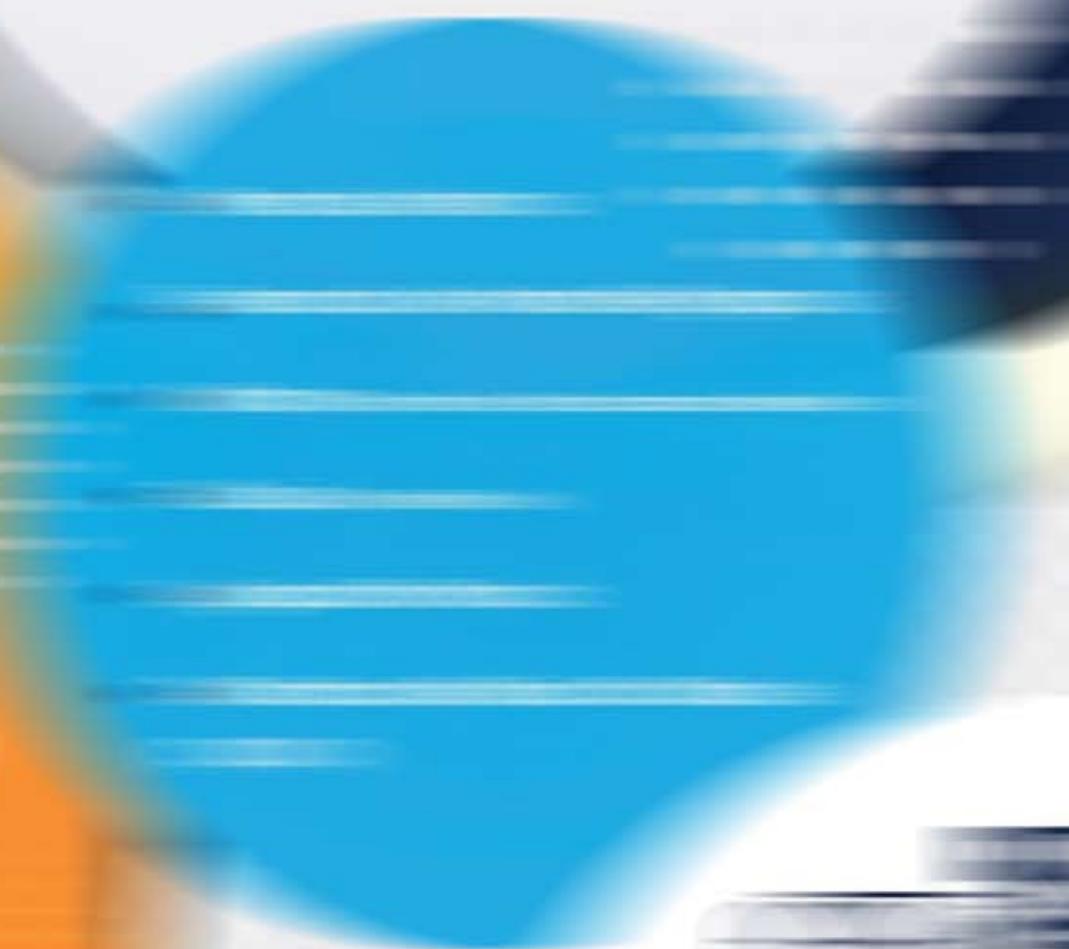
Y creo que todo el colectivo debe estar satisfecho por esta decisión que ha tomado el gobierno para la que no ha sido necesario ni celebrar manifestaciones ni molestar a los usuarios. Simplemente se ha negociado con quienes tienen la posibilidad de hacerlo y solo haciendo esto se ha avanzado más que teniendo la calle incendiada.

G.T.- Su posición crítica con las manifestaciones le ha valido insultos y descalificaciones. ¿Se reafirma en que se consigue más trabajando en los despachos que en la calle?

M.M.- Yo soy partidario de que se avanza más negociando en una mesa que en manifestaciones. El taxi debería ir a huelgas y manifestaciones cuando la situación contemple una liberalización completa del taxi, que sea totalmente irremediable. Pero creo que ahora no han servido para nada, solo para perjudicar al taxi y al usuario, y han conseguido que muchos usuarios se hayan ido a Uber y Cabify, precisamente con nuestros competidores. Por decir esto he sido víctima de una serie de insultos porque no compartí la

THE NEW
UNIVERSITY
OF THE SOUTH
WESTERN
AUSTRALIA

1987



UNIVERSITY
OF THE SOUTH
WESTERN
AUSTRALIA



Morón entiende que el Decreto Ley es un avance importante para proteger el sector

idea de parar 24 horas el 29 de noviembre, de hecho, solo pasamos 3 horas y eso nos costó ataques que denuncié y gané en los tribunales.

G.T.- A raíz de dichos sucesos de noviembre, celebraron una asamblea extraordinaria para ratificar su gestión. ¿Tan tensa era la situación en Zaragoza?

M.M.- Me vi sometido a muchas presiones, tanto externas desde Barcelona como de simpatizantes de Élite. Y como soy consciente de que me puedo equivocar como persona, pedí una moción de confianza para saber si querían parar 3 o 24 horas. La asamblea se celebró el 27 noviembre, la asistencia fue masiva para lo que son las asambleas, y el respaldo fue total a la gestión que hemos estado haciendo.

Sé que el taxista de Zaragoza no es muy consciente del peligro de Uber o Cabify, algo que no sé si es positivo o negativo, pero eso no quiere decir que no seamos solidarios con el resto del sector, para nada. De hecho,

teníamos previsto trasladarnos a Madrid a la manifestación pero tras los hechos decidimos no acudir y simplemente parar durante 3 horas.

G.T.- No hay plataformas de VTCs, pero sí hay VTCs...

M.M.- Sabemos que en Aragón hay 183 VTCs de las cuales 138 están domiciliadas en Zaragoza, y solo trabajan aquí 29 o 30. Somos conscientes de que el resto trabajan

en otras comunidades. Y también sé que si comienza a cumplirse la habitualidad que incluye el decreto ley, esas VTCs volverán a nuestra provincia, y entonces podemos estar ante un problema. Pero ya hemos empezado a reunirnos con el Gobierno de Aragón para que se regule su trabajo, que quede claro cuál es su mercado y cuál es el del taxi. Y si no actúan correctamente serán debidamente denunciadas.

Ecológica y accesible, una flota del siglo XXI

Zaragoza, como otras ciudades españolas, está viviendo una reconversión de su flota de taxi. En este caso, tal y como explica el propio Mariano Morón, tienen "la suerte de que el Ayuntamiento está interesado, como nosotros, en impulsar vehículos eléctricos". Para ello se ha puesto a disposición de los profesionales que quieran adquirir un taxi eléctrico una subvención de 150.000 euros en total y de 10.000 euros a cada taxista. "Creo que es una cifra importante que puede animar a compañeros a decantarse por estos modelos. De hecho ya tenemos una lista de interesados y algunos se van a quedar fuera". Para ellos se está negociando que tengan acceso a las que se convoquen el próximo año.

En el caso de los vehículos accesibles, el Ayuntamiento ha doblado las ayudas para quienes adquieran un eurotaxi: 10.000 euros para la compra, 8.000 para la renovación y 20.000 euros para los eurotaxis que sean eléctricos.

Aunque como señala el propio Morón, con la flota actual "no hay demora a la hora de prestar servicio y tanto los usuarios como las asociaciones están muy satisfechas", todavía no han alcanzado el 5% que obliga la normativa sobre accesibilidad. Actualmente hay 74 licencias adaptadas y la cifra a alcanzar sería 87.

"Se avanza más negociando en una mesa que en manifestaciones"



ASSOCIATI

MEMBRI



ASSOCIATI
MEMBRI

ATA La gama de taxímetros más completa del mercado

Ubicada cerca de Aix-en-Provence, al sur de Francia, la empresa ATA está especializada en exclusiva a la concepción y fabricación de equipos electrónicos y metrológicos destinados al sector del taxi.

Desde su creación en 1977, ATA evoluciona continuamente gracias a su desarrollo tecnológico, a la calidad de sus distintos productos, a la fiabilidad en los procesos de fabricación y a los servicios post venta.

ATA ha llegado a España hace ahora tres años y en este tiempo está logrando con su gama de taxímetros ofrecer a los taxistas calidad, fiabilidad, diseño y tecnología a precios atractivos y competitivos.

Sus más de 40 años de experiencia, sus esfuerzos en innovación, así como su proximidad y conocimiento del sector hacen de la compañía un actor ineludible de la actividad del taxi en Francia, en España y en gran parte del mundo.



Taxímetro AIR W



Taxímetro POWER HD



Taxímetro AIR S



Taxímetro POWER UP



Taxímetro Primus RS-01



Taxímetro Primus S-01

Productos fiables y de calidad

ATA es el único fabricante con una gama completa de productos para responder a todas las necesidades profesionales de los taxistas: taxímetros, impresoras, gestión de flotas, luminosos, terminal de pago, aplicaciones móviles, accesorios...

Expertos en Metrología Legal, ofrece productos fiables e inteligentes destinados al desarrollo de la actividad del taxi en los que prima tanto la calidad como la innovación, sin descuidar la estética.

Su línea de taxímetros, tres de retrovisor y tres de salpicadero convencen por su tecnología y atraen por su cuidada estética. Los precintos de seguridad no se ven por ningún sitio porque son electrónicos y van embutidos. Todo queda oculto para realzar el diseño y la estética de cada modelo.

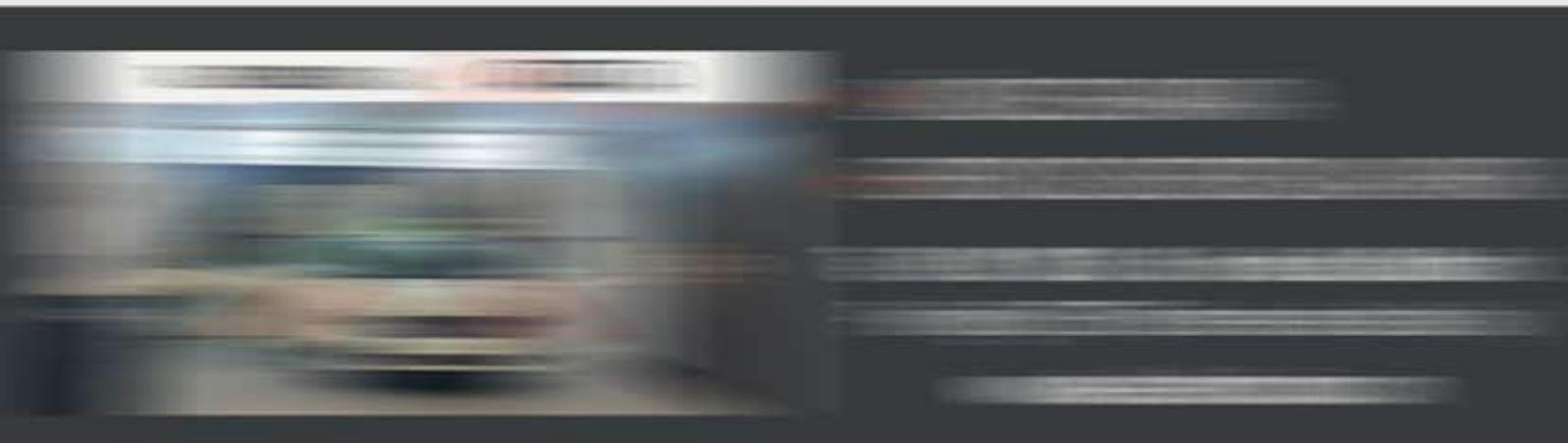
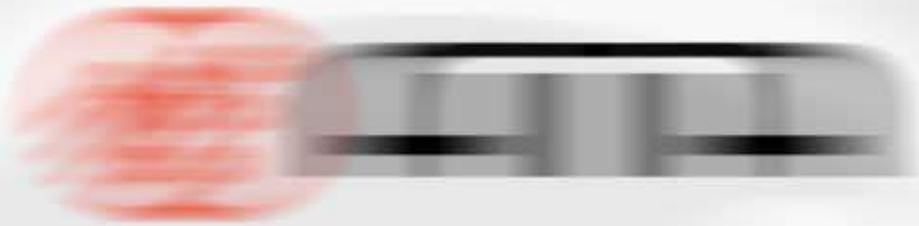
Los taxímetros ATA disponen de un núcleo metrológico evolutivo pensado y desarrollado para el futuro, que hoy por hoy no tiene ninguna limitación. Son muy intuitivos y fáciles de usar. El menú nos permite navegar con el lead de la pantalla que es muy visual.



ATA ha participado en varias ediciones de la Feria del Taxi

Certificaciones

Homologaciones europeas: MID-CE -EN50148
 Homologaciones mundiales: OIML R21- Regulación R10
 Homologación americana: FCC
 Tel. 911281626 / www.ata-electronics.com



El Gobierno blindo el 1/30



Íñigo de la Serna (i) el pasado 20 de abril en rueda de prensa

A falta de su aprobación en el Congreso de los Diputados, el Consejo de Ministros aprobó el pasado 20 de abril un Real Decreto-ley que blindo la proporcionalidad de una VTC por cada 30 taxis, así como la limitación que obliga a los conductores de VTC a trabajar el 80% de su tiempo en la Comunidad Autónoma donde fue expedida la autorización. Esta decisión, impulsada por el Ministerio de Fomento, quiere proteger al taxi ante una previsible sentencia del Tribunal Supremo que tumbare precisamente esos dos requisitos que actualmente están incluidos en el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (ROTT).

Opiniones dispares

Mientras que para Fedetaxi, el Decreto Ley mejora la situación del taxi, FETE y Antaxi han mostrado su recelo ante la nueva normativa que modifica algunos artículos de la Ley de Ordenación de

los Transportes Terrestres, como la proporcionalidad 1/30 y la habitualidad.

Antaxi, además, ha pedido al Gobierno que tramite por la vía del Proyecto de ley el Real Decreto, ya que de esta manera tendrá una mayor consistencia y estaría protegido ante posibles recursos. Según explicó su presidente en rueda de prensa, de no hacerse así podría ser incluso anulado por el propio Tribunal Constitucional.

“No estamos en contra del decreto, pero sí creemos que debería haberse consensuado, y creemos que es frágil y puede ser echado para atrás en cualquier momento”, ha manifestado Sanz.

Además, ha advertido de la posibilidad de nuevas movilizaciones si el trámite parlamentario no se resuelve de forma eficaz para el sector. “Entendemos que puede haber una solución definitiva del problema porque sino estaríamos ante el conflicto social más grande visto en el territorio español, dado que las 100.000 familias que forman el taxi no se van a volver a sus casas con las manos vacías”.

Por su parte, FETE, que ha mostrado su cautela ante la aprobación del Decreto Ley, se ha mostrado a favor de algunos aspectos recogidos en el Real Decreto, como la introducción de la Conferencia Nacional, o la contingentación del 1/30. Eso sí, recelan de lo que pueda suceder si finalmente el Tribunal Supremo deroga el ROTT, que obligaría a las comunidades autónomas a conceder todas las autorizaciones solicitadas desde noviembre de 2015 hasta ahora. Eso sí, critican la introducción del ámbito territorial nacional en el artículo 91 de la LOTT, ya que consideran que imposibilita a las Comunidades Autónomas pudieran legislar a través de los reglamentos autonómicos.

500 VTCs más en Madrid en abril

Solo en el último mes de abril se han registrado en Fomento 500 nuevos vehículos de alquiler con conductor en Madrid, hasta llegar a una cifra de 3.542. Según el listado que publica el Ministerio de Fomento todos los meses, el número de vehículos de alquiler con conductor en España, a fecha de 3 de mayo de 2018, era de 7.822. El crecimiento con respecto a comienzos del mes de abril es de unas 500 autorizaciones que son precisamente las que han aparecido en la capital. En Madrid había a comienzos de abril 3.056 VTC por las 3.542 que aparecen registradas a día de hoy. Otras provincias donde se ha incrementado el número de VTC son Cádiz, pasando de 68 a 101; Ávila, de 10 a 17; La Rioja, de 10 a 16; Salamanca, de 12 a 22; y Sevilla, de 166 a 184. En otros lugares como Málaga, el número de VTC se ha reducido de 668 a 612. Por otro lado en Barcelona, donde se espera un importante crecimiento de VTC en los próximos meses en virtud de sentencias del Tribunal Supremo, aún no aparece registrado tal incremento de VTC en los datos de Fomento. A día de hoy se mantiene con 923 VTC, tan solo tres más que el mes anterior.

El taxi cántabro se queda sin transporte sanitario

Tras varios meses de espera, el Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (TSJC) ha dictaminado que los taxistas no pueden optar a una parte del transporte sanitario que se genera en la región, rechazando el recurso de la Federación Cántabra del Taxi contra el Servicio Cántabro de Salud. Desde la Federación entendían que podían repartirse con las ambulancias ciertos servicios de pacientes sin carácter de urgencia, y por eso reclamaron ante los tribunales su derecho a entrar en la puja por esos recorridos. Una cuestión que, sin embargo, no ha contemplado el TSJC que sí ha dado la razón al Servicio de Salud. Según la sentencia, el tribunal entiende que los transportes sanitarios terrestres corresponden a las ambulancias, tal y como se establece en la ley, por lo que no otorga legitimación a la Federación del Taxi en cuanto a que en ningún caso podrían dar cumplimiento al servicio mediante taxis. Es decir, aunque la administración hubiera contado con el taxi para estos lotes de servicio, el taxi, en base a la ley y según el TSJC, no podría llevar a cabo esos trayectos. Sin embargo, los taxistas de Cantabria tomaron como referencia lo ocurrido en Aragón, donde ya en algún caso se habría sustituido a las ambulancias por los taxis para cubrir los traslados a Zaragoza de pacientes de radioterapia desde Huesca o Teruel.

El 29M se aprobará el reglamento VTC del AMB

Fecha clave para el taxi del Área Metropolitana de Barcelona el próximo 29 de mayo, cuando se elevará al Pleno el reglamento para asegurar el cumplimiento de la ratio de una VTC por cada 30 taxis. Tras finalizar, el pasado 23 de abril, el periodo de exposición pública del reglamento, el AMB se encuentra analizando las alegaciones presentadas por las distintas partes hasta que el próximo 29 de mayo lo presente finalmente en el Pleno. La administración barcelonesa, con el asesoramiento del gabinete jurídico del AMB y de otro gabinete externo, está convencida de que tiene plena capacidad para aprobar un reglamento que regule las VTC. De acuerdo con la nueva normativa, sólo podrán circular por Barcelona las VTC que

tengan licencia urbana, es decir, las que fueron concedidas hace años por la extinta Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona y por la Entidad Metropolitana de Transportes -que rondarían las 213 autorizaciones-, a las que habría que sumar unas 185 más aproximadamente hasta llegar al límite de 399. Tras su previsible

aprobación en el Pleno -el PP que no ha presentado alegaciones y de Ciudadanos que se ha limitado a pedir un retraso- el reglamento sería aplicable durante la primera semana de junio. Una vez entre en vigor, las VTC que no dispongan de esa licencia urbana podrán exponerse a multas de hasta 4.001 euros si la Guardia Urbana les localiza trasladando clientes con destino a cualquiera de los 36 municipios que componen el AMB.



Una vez en vigor, las multas serán de hasta 4.001 euros

Anulada judicialmente la RH en Valencia

El Tribunal Supremo ha anulado la Orden de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente de Valencia que regulaba el sistema de descanso obligatorio y limitaba la prestación del servicio de taxi en el Área de Prestación Conjunta de Valencia a 16 horas diarias. La sala tercera de lo Contencioso-Administrativo del Alto Tribunal no ha hecho más que confirmar la decisión adoptada por el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana (TSJCV), que vino a dar la razón a la Asociación Empresarial de Auto-taxis de la Comunidad Valenciana y anuló la orden donde quedaba regulado el taxi.

Esta decisión del TSJCV, adoptada el 19 de enero de 2016, fue recurrida en casación por la Abogacía de la Generalitat ante el Supremo. Sin embargo, y a pesar de que los magistrados del TS sostienen que la administración puede establecer limitaciones a las horas de prestación de servicio y fijar tiempos de descanso, entienden que la Orden presenta deficiencias contrarias a derecho.

Si bien la regulación se justificó por la crisis económica que afectó a muchos sectores en nuestro país, el Supremo echa en falta un estudio sobre la forma, el modo y la medida en que esa crisis afectó al taxi. Así mismo, los magistrados entienden que la orden no ha justificado la intervención de la administración sobre un servicio público como es el taxi, ni ha discernido tampoco un dato de interés general que justifique su implantación. En definitiva y dado que el Supremo entiende que no está motivada la protección del interés público, estima la decisión del TSJCV y anula la regulación, pidiendo a la administración que haga un estudio previo y dicte una normativa que se ajuste a la legislación actual.

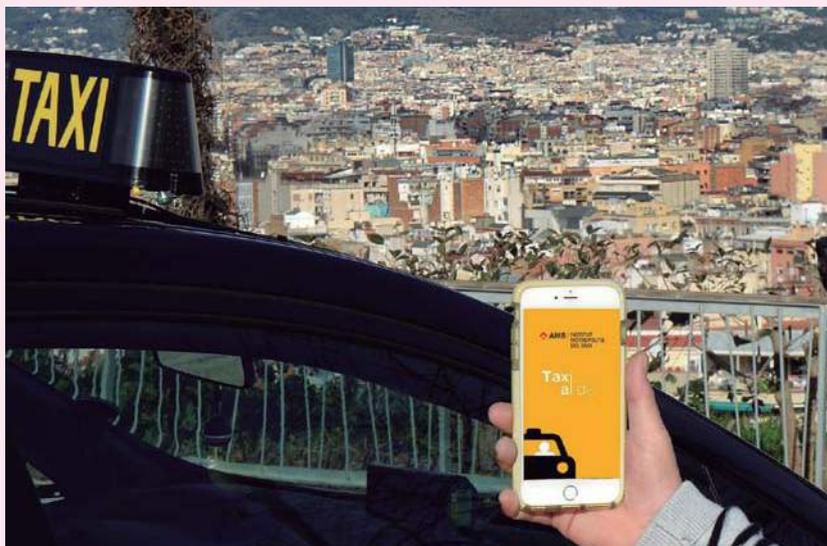
12 millones de euros para que el taxi ponga en marcha sus VTCs

La empresa de VTC de taxistas de Mallorca, Ibiza y Formentera podría comenzar a funcionar a finales de este verano. Eso sí, para poder hacerlo será necesario conseguir una inversión que ronde los 12 millones de euros. Hay que recordar que la Federación Independiente del Taxi de Baleares, presidida por Gabriel Moragues, dispone de 700 autorizaciones VTC concedidas por los tribunales en noviembre de 2017. Tras consultarlo con buena parte del sector del taxi en varias asambleas, finalmente la asociación presentó en el día de ayer un plan de viabilidad del proyecto. Según explica IB3 Televisión, la empresa ya estaría creada y ahora se necesitarían unos 12 millones de euros para que se ponga en marcha la plataforma. Miguel Ángel Ruíz, economista contratado para el plan de viabilidad, ha explicado que, en un escenario moderado, la previsión es que los taxistas recuperen su inversión en un máximo de cinco años con un beneficio del 12% cada ejercicio. Tal y como indica el citado medio, una vez presentado el plan a los taxistas, éstos votarán a principios de la semana que viene en Mallorca y el día 11 en Ibiza, para comprobar si la futura empresa de VTC cuenta con los apoyos necesarios dentro del sector. Por otro lado, Gabriel Moragues aseguró a los taxistas que ya habrían recibido ofertas de diferentes empresas automovilísticas para confeccionar la flota de 700 coches con la que se pretende hacer frente a otras aplicaciones como Uber o Cabify.

La app Taxi al Día, obligatoria para los taxistas de Barcelona

Los taxistas del Área Metropolitana de Barcelona tendrán que instalar la app Taxi al Día, que es gratuita. La medida fue aprobada por el Pleno del Consejo Metropolitano del área el pasado 24 de abril y antes de su entrada en vigor estará en exposición pública durante 30 días. La app Taxi al Día permite a los profesionales recibir en tiempo real las notificaciones de la administración competente sobre los lugares donde haya demanda de taxi, así como de otras notificaciones de interés para el correcto desarrollo del servicio. A efectos sancionadores, la disponibilidad de la aplicación se entenderá como documentación necesaria en el vehículo, previsto en el artículo 30 del Reglamento Metropolitano del Taxi.

No llevar la app será sancionable



TAX

RECENT DEVELOPMENTS



RECENT DEVELOPMENTS IN TAXATION

The following table provides a summary of the recent developments in taxation. The table is organized into columns representing different areas of tax law, such as income tax, estate tax, and gift tax. The rows list the specific developments, including the date of the ruling and the relevant tax provisions.

Date	Area	Development
1/1/2018	Income Tax	Change in the tax rate for high-income earners
1/1/2018	Estate Tax	Change in the estate tax exemption amount
1/1/2018	Gift Tax	Change in the gift tax exemption amount
1/1/2018	Charitable Deduction	Change in the charitable deduction limit
1/1/2018	Capital Gains Tax	Change in the capital gains tax rate
1/1/2018	Retirement Savings	Change in the rules for Roth IRA conversions
1/1/2018	State Tax	Change in the state tax credit for research and development
1/1/2018	International Tax	Change in the rules for the foreign tax credit
1/1/2018	Transfer Tax	Change in the rules for the unified credit
1/1/2018	Trusts	Change in the rules for the trust tax
1/1/2018	Bankruptcy	Change in the rules for the bankruptcy tax
1/1/2018	Other	Change in the rules for the other tax

Sevilla refuerza el sector los fines de semana



Más taxis para mayo y junio

El Instituto Municipal del Taxi de Sevilla ha modificado el actual calendario de descansos del sector para que los sábados y los domingos haya más taxis en las calles para hacer frente a un posible incremento de la demanda. En principio, esta modificación aprobada contempla un refuerzo de la oferta hasta el 30 de junio. De este modo, los taxis cuyas letras de descanso obligatorio comprendan los viernes y sábados consecutivos de mayo y junio, podrán trabajar a partir de las 14:00 horas de los sábados y hasta las 06.00 horas del domingo. Además, aquellos taxis cuyas letras de descanso comprendan los domingos y lunes consecutivos de mayo y junio, podrán trabajar a partir de las 14.00 horas del domingo y hasta las 06.00 horas del lunes. Desde hace meses se lleva pidiendo, tanto desde el propio sector como desde algunos partidos políticos, un aumento de la oferta del servicio de taxi, ya que se espera un importante incremento de la demanda.

Roban 200.000€ a un taxista haciéndose pasar por policías

Cuatro atracadores que se hicieron pasar por policías robaron a un taxista de Arona, Tenerife, 200.000 euros. Según la información que publican medios locales, cuatro hombres vestidos con uniformes de policías acudieron al domicilio del taxista por haber cometido una supuesta infracción. La víctima, que no dudó de la veracidad de la historia, les dejó pasar sin saber que poco después le inmovilizarían para robarle la caja fuerte. El suceso se produjo en una casa unifamiliar, estando la víctima sola. Los ladrones, según las primeras informaciones, amenazaron al taxista para que les revelara dónde estaba el dinero. Todo indica a que el domicilio donde ocurrieron los hechos no fue elegido al azar por los delincuentes, sino que estos disponían, al menos, de determinada información sobre los hábitos del afectado.

El taxi, pendiente de la sentencia del ROTT

Tres semanas después de la celebración del juicio contra el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, ROTT, el pasado 17 de abril, el taxi sigue pendiente de conocer la resolución. Mientras que los demandantes, CNMC, Uber, Cabify y Unuto-VTC, se han escudado en la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado para pedir su derogación total o parcial, desde el sector del taxi se han mostrado satisfechos con cómo ha transcurrido una maratónica jornada judicial, que duró unas tres horas.

Entre las intervenciones de la defensa, destacó el abogado del estado ha aprovechado su intervención para reprochar a los demandantes que solo hayan mencionado la Ley GUM, en la que han basado todos su argumento para pedir la impugnación del ROTT, y que no haya habido ni una sola referencia a la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, LOTT. Norma que refleja, en varios artículos, que estamos ante una modalidad de transporte sujeta a autorización administrativa. "La LOTT está en vigor y se recoge que se pueden imponer requisitos específicos para la adecuada prestación de los servicios", ha insistido. El sector del taxi, en sus diferentes intervenciones, ha mostrado un frente común, aunque con matices. Para Fedetaxi "está en juego la política de movilidad, que se haga conforme a un equilibrio y armonía". Desde Federación Profesional del Taxi, en una línea similar a la expuesta por el abogado del estado, se ha hecho especial hincapié en que la Ley GUM es una ley "ordenaria" que no tiene carácter supra legal. "No tiene sentido alegar a esa y no a la Ley de Transportes, que sí impone requisitos a las VTCs". Por su parte, la Asociación Profesional Élite Taxi ha defendido que la LOTT ya contempla la necesidad de que las VTCs tengan autorizaciones administrativas y ha criticado que la CNMC haya impugnado el ROTT cuando debería velar por fomentar la competencia y no liberalizar el mercado.



El TS todavía no ha dictado sentencia

THE FUTURE IS NOW

THE FUTURE IS NOW

THE FUTURE IS NOW



THE FUTURE IS NOW



THE FUTURE IS NOW

THE HISTORY OF THE

REPUBLIC OF THE UNITED STATES OF AMERICA

FROM THE FOUNDING OF THE COLONIES TO THE PRESENT

BY THE EDITORIAL BOARD OF THE

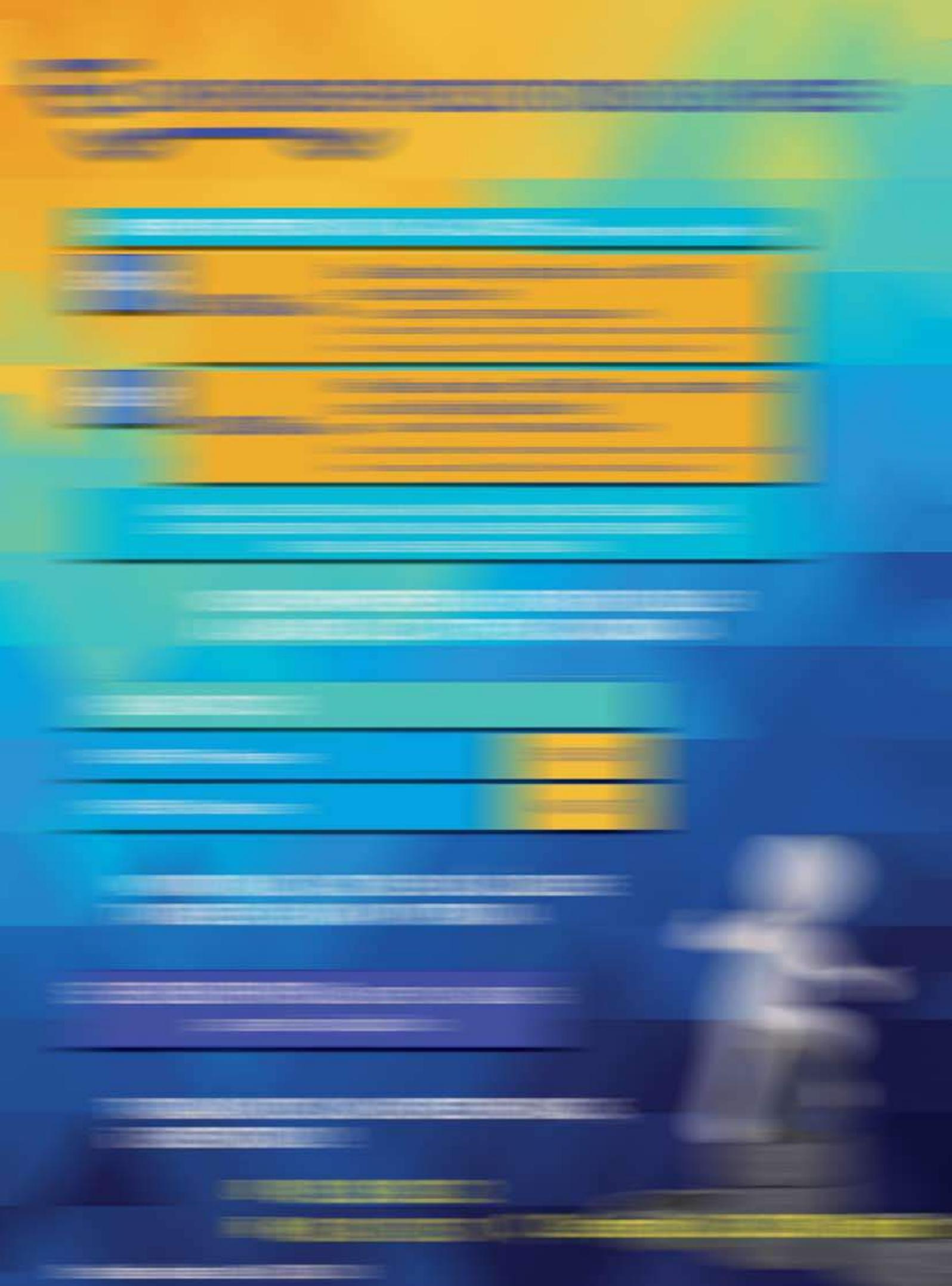
AMERICAN HISTORICAL ASSOCIATION

AND THE

AMERICAN HISTORICAL ASSOCIATION

OF THE

AMERICAN HISTORICAL ASSOCIATION



Revolución ecológica a medio gas

Madrid ha sido la primera ciudad en la que ya no pueden comprarse vehículos para taxi que no sean ECO o CERO, pero no será la única. Barcelona ha anunciado que tomará una medida similar el próximo año y son cada vez más los ayuntamientos que apuestan por renovar la flota de taxis con vehículos ecológicos. Eso sí, la escasez de modelos homologados y la falta de ayudas, así como de infraestructuras, hace que estemos ante una reconversión a medias.



Las ciudades quieren limpiar sus cielos

Las grandes ciudades arrastran desde hace años un problema de contaminación. Madrid y Barcelona han visto como la calidad de su aire se ha ido empobreciendo con el paso del tiempo. Pero no son las únicas ciudades con este problema. Zaragoza, Sevilla, Valencia o Valladolid también han superado los niveles de contaminación en el último año. Limitar el acceso de los vehículos privados a los núcleos centrales de las ciudades y fomentar el uso del transporte público son algunas de las medidas que están planteando los ayuntamientos.

Y la renovación de la flota del taxi se ha convertido en punta de lanza en la transformación ecológica de las ciudades. Hay que tener en cuenta que solo en Madrid y su Área de Prestación Conjunta, de los 15.664 taxis que hay actualmente operativos, 10.115 eran todavía vehículos diésel en 2017. El resto, 5.549 ya se movían con energías alternativas, siendo el mayor porcentaje, un 22,28%, el de modelos híbridos.

Estas cifras, que conocimos el pasado año tras un estudio elaborado por el ayuntamiento madrileño, es probable que hayan variado en los últimos meses. Aunque todavía es pronto para saber en qué dirección, el número de taxis diésel seguramente haya descendido ligeramente mientras que

las otras opciones, híbridos, GLP, Gas Natural y eléctricos, hayan ganado algún nuevo adeptos. Ese es el principal objetivo de la normativa que, desde el pasado 1 de enero, prohíbe la compra para servicio de taxi de cualquier vehículo que no lleven las etiquetas de ECO o CERO de la DGT.

La única excepción la encontramos en los eurotaxis, donde todavía pueden adquirirse vehículos catalogados como C, es decir, con motorizaciones diésel Euro6. En este caso, la razón es sencilla: hay escasez de alternativas ecológicas para quienes trabajan con un taxi adaptado siendo este un servicio que todavía no cumple con la normativa europea, que, recordemos, obliga a las ciudades con más de 50.000 habitantes a que el 5% de su flota sea accesible.

En cuanto a la composición del parque de taxi por tipo de combustible se observa que el peso de los vehículos diésel es significativamente importante, aproximadamente un 65%. Los vehículos menos conta-

Actualmente hay 12 marcas homologadas en Madrid

minantes representan un 35%, siendo los híbridos los que más porcentaje abarcan, un 22,28%. Los eléctricos, que son la gran esperanza del futuro, apenas llegan al 0,2% del total de la flota.

Teniendo en cuenta que los vehículos destinados a este servicio público suman el 4,9% de la flota total de Madrid y que el 10,9% de los recorridos en el interior de la M-30, el taxi origina el 9,3% de las emisiones de óxidos de nitrógeno y el 8,8% de las de dióxido de carbono procedentes del tráfico rodado en la almendra central.

Eso sí, las nuevas limitaciones han minimizado las opciones para que los taxistas elijan vehículo, y son pocas las marcas que han mostrado su clara preferencia por el taxi para ofrecerles sus modelos más respetuosos con el medio ambiente.

A finales de 2017, el Ayuntamiento de Madrid tenía en sus listados de vehículos autorizados para servicio de taxi 13 marcas diferentes de coches. En 2018, tras la entrada en vigor de la nueva normativa

Barcelona apostará por el taxi eléctrico en 2024

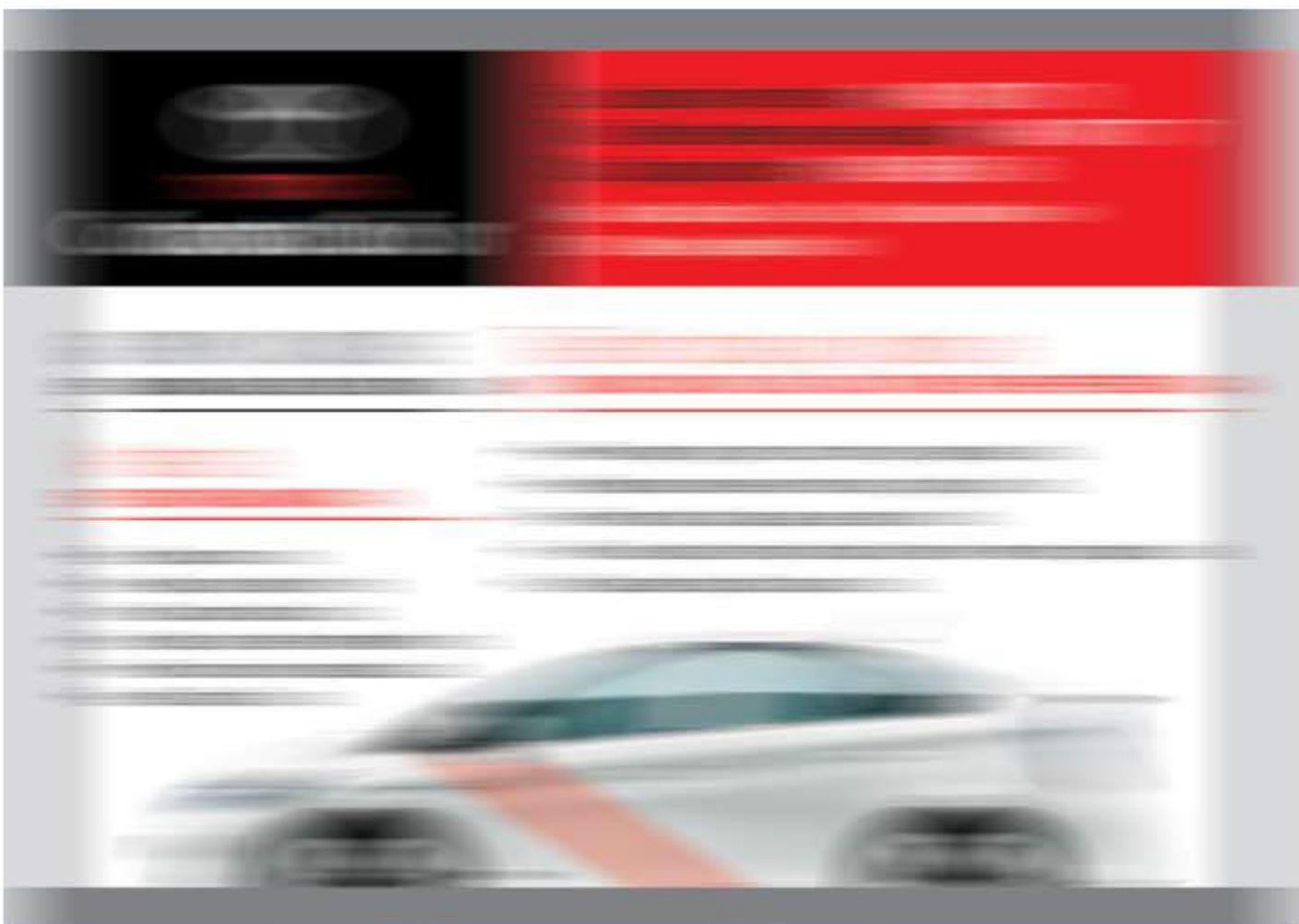


Las restricciones de circulación favorecerán el uso del taxi

que obliga a renovar el taxi por un modelo ecológico, salvo en el caso de los euro taxis, que pueden ser Euro6, el número de fabricantes autorizados ha bajado a 12, que se quedan en 9 si eliminamos de las opciones los fabricantes que solo ofrecen euro taxis.

Aunque la cifra final no dista tanto de la del pasado año, lo cierto es que hay marcas míticas que han abandonado el sector al no tener propuestas ecológicas que ofrecer. Para compensar, otros fabricantes nuevos se han decidido por el taxi para ofrecer sus modelos más respetuosos.

Desde el Ayuntamiento lo han intentado poner fácil con la última modificación de la Ordenanza municipal, el pasado año, que permite a los taxistas elegir el vehículo con el que quieren trabajar, siempre que cumplan las dimensiones mínimas y emisiones contaminantes máximas permitidas para prestar el servicio contempladas en la Ordenanza. En paralelo, el Ayuntamiento mantiene el modelo actual de autorización para aquellos titulares de licencia que así





El año pasado, la Generalitat concedió 300.000 euros en ayudas

lo prefieran. Se trata de un sistema mixto de acceso que, sin embargo, no está funcionando todo lo bien que los profesionales esperaban.

Sin embargo, a pesar de estas facilidades, son muchos los profesionales que piden más modelos donde elegir, que incorporen diferentes opciones de combustible y, sobre todo, un amplio rango de precios.

800 taxis eléctricos en 2024

Mientras esto sucede en Madrid, en el Área Metropolitana de Barcelona, el gobierno metropolitano revela que de los 10.500 taxis en el ámbito urbano solo un 3% no dispone de distintivo ambiental, mientras que un 30% de la flota son híbridos, eléctricos o de gas.

Por ello ha tomado una medida tan drástica como la de Madrid, y a partir de enero del próximo año no se autorizarán vehículos diésel para el servicio de taxi y en 2024 solo podrán homologarse taxis eléctricos. Además, tanto el Ayuntamiento como el Instituto Metropolitano de Barcelona se han marcado como objetivo que en 2020 haya 200 taxis eléctricos y 800 en 2024.

Aunque no se conoce cómo se llevará a cabo esta reconversión, hay que señalar que los vehículos eléctricos tienen un precio de venta bastante por encima que otras opciones ecológicas, que el AMB colaborará con el taxi a través de diferentes opciones, no todas económicas. Nos referimos, por ejemplo, a las infraestructuras, uno de los principales inconvenientes con los que

se encuentra el profesional que apuesta por los taxis eléctricos.

Con el objetivo de corregir esta situación, el AMB ha anunciado recientemente un nuevo punto de recarga en Montcada i Reixac, situado en la calle Tarragona. La nueva electrolinera permite cargar el 80% de la batería en 20-30 minutos. Su apertura se suma a otras que funcionan en el Prat de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Gavà, Badalona, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Cugat del Vallès, Barberà del Vallès i Pallejà.

Las ayudas fomentan la incorporación de vehículos ECO

Tal y como recuerdan desde el IMET, desde la inauguración de la primera eléctrica en octubre de 2015, ya se han distribuido más de 250.000 kWh, que equivale a un recorrido de 2.000.000 de kilómetros sin emisiones contaminantes.

Al margen de estos incentivos, se espera que esta primavera vuelva a haber una nueva partida de ayudas, en este caso de la Generalitat de Catalunya, para la adquisición de vehículos de bajas emisiones destinadas al taxi, así como vehículos de uso comercial o transporte mercancías. Estas ayudas el año pasado fueron de 300.000 euros, y se espera una partida similar en este nuevo ejercicio.

Las subvenciones se encuadran dentro del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire, horizonte 2020, del gobierno catalán, que promueve la reducción de la contaminación atmosférica en los municipios barceloneses de del Baix Llobregat, del Vallès Occidental, y del Vallès Oriental, declaradas zonas de protección especial del ambiente atmosférico por sobrepasar los valores límite de calidad del aire reglamentados.

Y el taxi, como estamos viendo, es prioritario para el Plan, ya que la flota realiza desplazamientos cuantitativamente significativos por vehículo, básicamente en zonas urbanas densamente pobladas.

Más allá de Madrid y Barcelona, el resto de ciudades también trabajan para reducir la contaminación atmosférica. Por ejemplo, en Bilbao, el Ayuntamiento trabaja en una nueva ordenanza con los taxistas, que recoge que para 2020 "todo taxista que quiera cambiar el coche lo va a hacer a 'Eco' o eléctrico", lo que conllevará de forma "implícita" la reducción de efectos contaminantes.

De esta manera se espera que para 2030 todos los vehículos taxis de Bilbao serán o 'Eco' o eléctricos, si bien parece que los taxistas se inclinan más por el modelo eléctrico. Actualmente en la capital vizcaína hay 8 taxis eléctricos prestado servicio en la ciudad, de un total de 774.

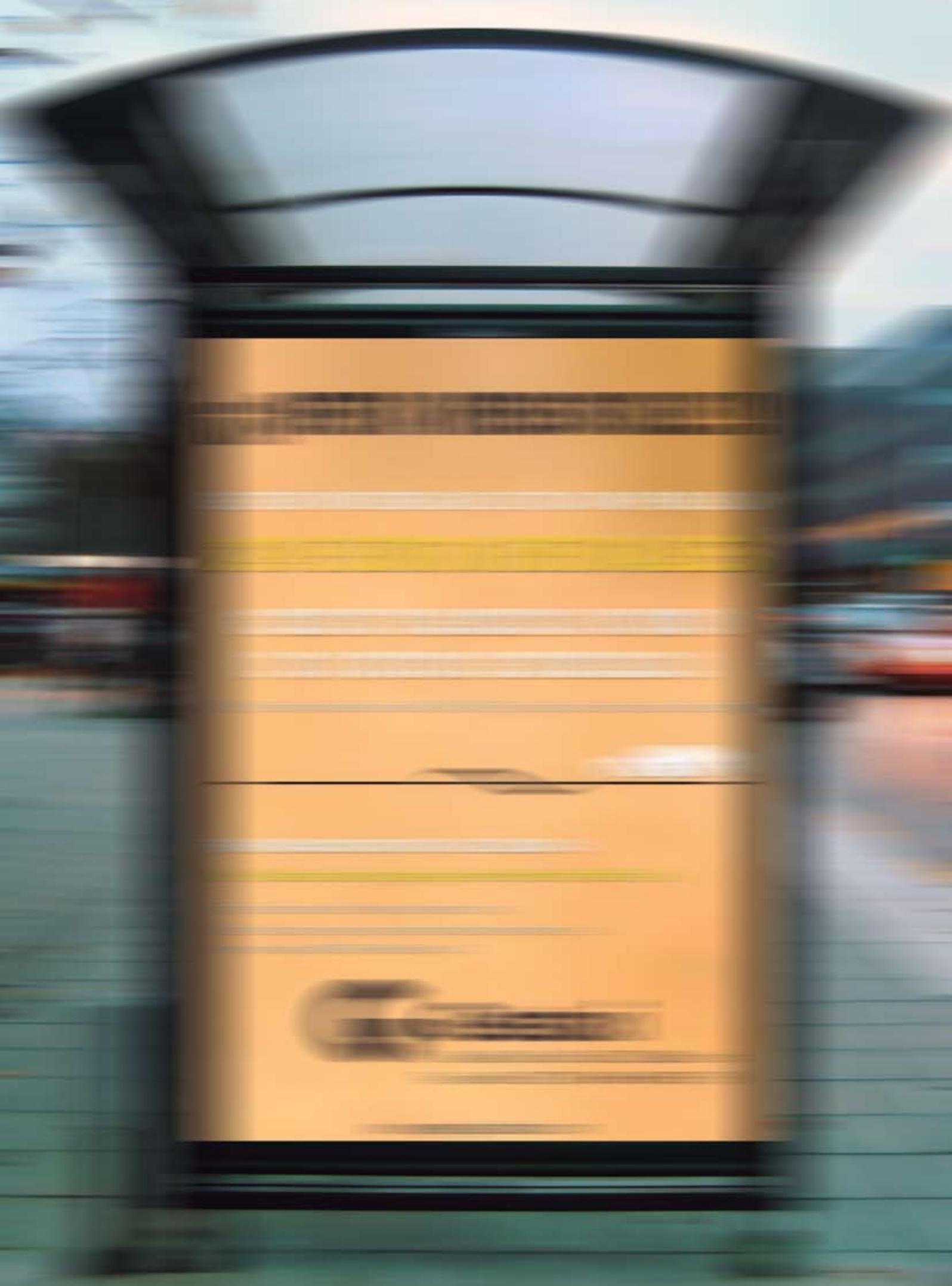
También recientemente Basauri ha anunciado ayudas para la adquisición de este tipo de modelos cero contaminantes. La partida, de 64.000 euros, pretende ser un aliciente para que los profesionales abandonen los combustibles fósiles definitivamente

Ventaja competitiva

Mientras que el sector del taxi avanza hacia un futuro verde, los vehículos de alquiler con conductor (VTC), siguen estancados en el diésel. Y es precisamente esta circunstancia la que da una ventaja al taxi frente a su principal competidor.

Los ayuntamientos quieren transportes limpios y respetuosos, y es por ello que, a pesar de que con la actual legislación en la mano, poco pueden hacer para limitar a las VTCs, sí que pueden exigir una serie de requisitos medioambientales para reducir los niveles de contaminación en sus calles.

No tiene mucho sentido apostar por una ciudad con menos coches privados que se vea desbordada por la aparición de miles de VTCs con modelos diésel.



Sin foto no hay multa



Vanessa López, responsable del departamento jurídico

Ano pocos conductores en alguna ocasión les ha llegado una sanción por incumplir la normativa de la zona de Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) en las calles del centro de Madrid. Probablemente muchos de ellos hayan asumido la multa sin más, pero ahora deben saber que si esa sanción no iba acompañada de una fotografía, de haberla recurrido, habría sido anulada. Precisamente habría sido anulada porque así lo ha estimado un juzgado de la capital, que hace unos meses dictaminó que no basta con la mera denuncia de un agente SER. Es decir, estos agentes no tienen capacidad probatoria como si fuera un policía municipal, lo que significa que se deben fotografiar a cada uno de los vehículos que se va a sancionar. Por este motivo, el Ayuntamiento de Madrid puso en marcha un nuevo procedimiento para que las sanciones del SER incorporen una fotografía que acredite la sanción y que se añadiese al expediente administrativo escrito por el agente. De este modo, explica el Consistorio, se dota de mayores garantías a las personas denunciadas. Pero esta decisión es consecuencia de una sentencia conocida tras un recurso que interpuso el conductor de una compañía a través de la empresa Pyramid Consulting. En el recurso se exigió una prueba que certificase que lo que denunciaba el controlador del SER fuera cierto y el juez determinó que éste no goza de una presunción de veracidad superior que la de cualquier ciudadano y que sin la fotografía debía anular la denuncia.

Vanessa López, responsable del departamento jurídico de la mencionada compañía, se muestra convencida en esta entrevista del importante paso adelante que supone esta decisión judicial y

anima a los conductores a que, cuando haya dudas, consulten con profesionales para recurrir multas.

Gaceta del Taxi.- Recientemente un juzgado de Madrid emitió una sentencia donde dictaminó que las multas de aparcamiento del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) deben ir acompañadas de una fotografía que acredite la sanción. ¿Qué opinión tiene de esa sentencia?

Vanessa López.- Desde nuestro departamento jurídico valoramos positivamente la sentencia dictada, dado que reconoce de forma inexcusable que las multas del SER (controladores zona del Ayuntamiento de Madrid), han de ir necesariamente acompañadas de una fotografía que acredite que se ha cometido la infracción. Con esa sentencia, ya no nos vale recibir una denuncia y que el controlador la ratifique de forma estereotipada, sino que, ésta debe ir acompañada de una fotografía. Lo más importante es que la gran mayoría de Juzgados de lo Contencioso-Administrativo han adoptado este criterio, anulando las multas del SER ante la falta de fotografía en el expediente.

G.T.- ¿Cómo plantearon la defensa de la empresa (del conductor) que contactó con ustedes para, finalmente, acabar con la multa?

V.L.- La defensa planteada por nuestros abogados fue clara, solicitar la práctica de pruebas que destruyesen la presunción de inocencia que reconoce el artículo 24 de la Constitución Española y que asiste a todo administrado. Las pruebas solicitadas, entre ellas la fotografía, no se practicaron y finalmente se consiguió la anulación de la multa.

G.T.- ¿Ha sido la primera vez que los juzgados les dan la razón en este tipo de sanciones por aparcamientos en la zona SER?

V.L.- No, no es la primera sentencia favorable que anula multas del SER. Nuestro departamento jurídico lleva desde hace muchos años impugnando estas multas en los Tribunales consiguiendo su anulación, aunque por otros motivos, no por no existir fotografía en el expediente. Tenemos experiencia en la defensa de multas de tráfico y transporte y estudiamos cada expediente para conseguir el mejor resultado para nuestros clientes.

G.T.- ¿Cabe recurso contra esta sentencia por parte del Ayuntamiento?

V.L.- No, la sentencia no se puede recurrir, es firme.

G.T.- La resolución del juzgado hace hincapié en el hecho de que un miembro de la SER no tiene la fuerza en términos de prueba en comparación con un agente. ¿Hasta qué punto creé que es importante que los conductores sepamos las competencias de estos trabajadores?

V.L.- Es importante conocer que un agente del SER no goza de presunción de veracidad, no desde el punto de vista del conductor o usuario de la vía. Y los conductores deben saber que precisamente por eso, en caso de recibir una multa, las opciones de anulación de estas multas son mucho mayores que si tenemos una multa de

“Un agente del SER no goza de presunción de veracidad”

un agente de la Policía Municipal. Las multas de un agente del SER tienen la misma consideración de una denuncia que pueda interponer cualquier ciudadano. La mera denuncia de un agente del SER no vale para sancionar a menos que esté debidamente ratificada por este. Por tanto, si un agente del SER no ratifica su denuncia o no lo hace con las debidas garantías, la multa debería anularse.

G.T.- ¿Creé que falta más difusión entre los conductores de que, efectivamente, muchas veces las multas que nos ponen pueden ser rechazadas por vía judicial? ¿Existe demasiado respeto al recurso en esas multas que no son de gran cuantía?

V.L.- Si, más difusión y más conocimiento. Nosotros diariamente animamos a los conductores y clientes a acudir a los Tribunales, aunque somos conscientes de que la vía del recurso causa, para la gran mayoría, mucho respeto.

G.T.- En los últimos años, y concretamente en los últimos meses, también hemos conocido sentencias incluso del Tribunal Supremo, donde se quitaba la razón a las administraciones por multas de tráfico, ¿creé que, en ocasiones, las administraciones van al límite a la hora de imponer sanciones? ¿Falta asesoramiento jurídico previo?

“Los semáforos foto-rojo deben estar sometidos a control metrológico”

V.L.- No, no considero que las Administraciones vayan al límite, lo que considero es que adoptar las garantías legales exigidas es muy costoso y optan por multas, confiando en que muchos ciudadanos cuando reciben una multa en vez de recurrirla se acogen al pago bonificado (50% de la sanción) renunciando a presentar alegaciones. Ante una multa que se reciba, antes de pagar, hay que consultar a expertos sobre las opciones de defensa.

G.T.- Una de esas sentencias desfavorables a las administraciones es un tipo de multa que muchos ciudadanos sufren que es el llamado sistema semáforo foto-rojo, ¿qué opinión tiene de las sentencias judiciales que consideran ilegales las sanciones interpuestas a conductores que son fotografiados por estos sistemas?



Anular una multa de un controlador es más difícil que si es de la Policía Municipal

V.L.- Mi opinión y la de nuestro departamento jurídico es que el Tribunal Supremo con estas sentencias establece de forma clara e inequívoca que estos semáforos foto-rojo deben de estar sometidos a control metrológico, tal y como exige el art. 83 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. Por tanto, si la Administración no acredita mediante certificado que el semáforo ha sido sometido a este control, la multa debe anularse. Este tipo de multas, también las defendemos en los Tribunales y los resultados están siendo satisfactorios para los conductores.

G.T.- El caso de estas multas es aún más trascendental porque conlleva la pérdida de puntos. Al hilo de esto, ¿qué podría hacer un conductor que, por culpa de una multa injusta, ha podido perder provisionalmente el carnet?

V.L.- Lo primero ponerse en manos de abogados expertos en gestión de multas como podrían ser nuestros abogados, a efectos de estudiar su expediente y analizar las opciones de defensa. Lo peor que puede hacer es quedarse de brazos cruzados con sus multas en el cajón.

Javier Izquierdo



Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

MADRID

Marcas y Modelo C.C. C.V. Euros



CITROËN

C-Elysee Feel GLP	1.587	115	11.515*
C-Elysee Shine GLP	1.587	115	11.900*

*PRECIOS DESDE

MOSANCAR. TEL. 91 428 10 60

C/ General Ricardos, 152. Madrid

T. CASTILLO. TEL. 91 358 02 03 - 91 323 49 89

C/ Lezama 6 - C/ Sinesio Delgado 40. Madrid



DACIA

Lodgy Laureate GLP	1.600	100	10.650
--------------------	-------	-----	--------

*No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 91 401 05 49

C/ Alcalá, 187 Madrid



FIAT

Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Tipo Sedán GLP	1.400	120	13.080*
Talento diesel / Eurotaxi	1.600	125	25.630*
Dobló diesel / Eurotaxi	1.600	120	23.520*
Dobló GNC	1.400	120	15.700*

*Precios desde.

MOTOR VILLAGE. Tel. 917 482 232- 675968406

Av. Aragón 330 - C/ Ciruela, 10. El Carralero

Madrid y Majadahonda



FORD

Mondeo Híbrido / automatic	2.000	187	27.600*
Tourneo Customs titanium / Eurotaxi	2.000	170	30.600*
Tourneo Connect trend / Eurotaxi	1.500	120	18.500*
Transit Connect / Eurotaxi	1.500	100	17.100*

*Precios desde. IVA y preinstalación para taxi incluidos.



MERCEDES

V220 / Eurotaxi	2.000	120	-
Vito Tourer / Eurotaxi	2.000	120	-

El precio no incluye equipamiento para taxi.



NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110kw	150cv	31.750
e-NV200 40kWh Eléctrico	80kw	109cv	38.545
e-NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80kw	109cv	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



RENAULT

Kangoo TPMR dCi 5P / Eurotaxi	1.461	110	16.090*
Trafic Passenger combi dCi / Eurotaxi	1.600	120	25.000

*No incluidos gastos de preparación taxi, ni IVA.



SEAT

León TGI Reference DSG	1.4	110	19.100
León TGI Style DSG	1.4	110	19.990



SSANGYONG

XLV GLP/gasolina	2.200	178	17.990
------------------	-------	-----	--------



TESLA

	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.130
-------------	-------	-----	--------

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70

Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	19.430
Caddy Maxi 2.0 TDi DSG / Eurotaxi	1.968	102	20.990
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC / DSG	1.400	110	25.970
Caddy Maxi 1.4 TGI GNC / 6 veloc	1.400	110	24.130

Precios con IVA. No incluida preparación ni transformación Eurotaxi.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569

C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

Los precios especiales para el taxi que se ofrecen son orientativos y pueden estar supeditados a variaciones de última hora por parte de fabricantes y concesionarios. La Gaceta del Taxi recomienda una serie de concesionarios que ofrecen condiciones especiales para los profesionales del sector.

BARCELONA

Marcas y Modelo C.C. C.V. Euros



CITROËN

C-Elysee Seduction GLP	1.587	115	12.200
C-Elysee Exclusive GLP	1.587	115	12.100
C-Elysee Seduction HDI Blue	1.560	100	11.500
C-Elysee Exclusive HDI Blue	1.560	100	11.990
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	100	17.570
C-4 Picasso HDI Blue	1.560	120	18.150
C4 Picasso HDI Blue /autom	1.560	120	19.250
GC4 Picasso HDI Blue/man	1.560	100	18.250

IVA incluido.



DACIA

Lodgy DCi laureate	1.461	110	11.890
Lodgy DCi GLP	1.461	110	11.024
Logan GLP MVC	1.461	90	12.300



FIAT

Dobló Gas Natural	1.400	120	15.000*
Tipo Sedán 1.4 GLP	1.400	120	13.000*
Tipo Hatback GLP	1.400	120	13.500*
Tipo Station Wagon /GLP	1.400	120	14.500*

*Incluido: IVA, descuentos por vehículo Eco y pintura para BCN y AMB.

AUTO 88. Telf. 933 60 32 21. www.auto88.com
La Maquinista. C/ Ciutat d' Asunción 34. Barcelona



FORD

Tourneo Custom/ man	1.300	100	25.200
Tourneo Custom/ man	1.600	125	25.900



NISSAN

Leaf 40kwh Eléctrico	110	150	31.750
e-NV200 40kWh Eléctrico	80	109	38.545
e-NV200 40kWh Eléctrico Eurotaxi	80	109	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.



PEUGEOT

508 SW Active Blue HDI	1.600	120	17.785
5008 Active Blue Hdi	1.600	120	19.925

Iva y matriculación incluidos.



RENAULT

Megane Scenic	1.461	105	—
Megane Scenic	1.461	110	—
Megane Scenic	1.461	130	—

Marcas y Modelo C.C. C.V. Euros



SEAT

Alhambra TDI Ref	2.0	150	28.300
Alhambra TDI Style	2.0	150	29.700
Alhambra TDI Style DSG	2.0	150	31.200
León ST TDI Ref	2.0	110	18.000
León ST TDI Style	2.0	110	19.000
León ST GNC DGS Ref	1.4	110	18.900
León ST GNC DGS Style	1.4	110	20.400
Toledo TDI Ref	1.6	115	16.000
Toledo TDI Ref Plus	1.6	115	17.000
Toledo TDI Style	1.6	115	18.000



SKODA

Rapid 1.6 TDi Active /man	1.598	115	16.368
Rapid 1.6 TDi Ambition /man	1.598	115	17.160
Rapid 1.6 TDi Style /man	1.598	115	17.870

*Incluido IVA y preparación taxi



SSANGYONG

Rodius D22T Premium/man	2.200	178	20.900
Rodius D22T Premium/automat	2.200	178	21.900

Precio sin IVA. Incluye pintura puertas, manguera, precinto, navegador.



TESLA

	0-100k/h	Batería	Auton/km	Euros
Model S 75D	4,4 sg	75 kWh	Hasta 490	58.000 *
Model S 100D	4,3 sg	100 kWh	Hasta 632	76.400 *
Model S P100D	2,7 sg	75 kWh	Hasta 613	108.000 *

Precios desde, restado el IVA y las ayudas institucionales.



TOYOTA

Prius + Eco	1.800	136	24.300
-------------	-------	-----	--------



VOLKSWAGEN

Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	102	20.750
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	102	22.100
Caddy Maxi Tdi /manual	1.968	150	22.486
Caddy Maxi Tdi DSG	1.968	150	24.400
Kombi Caravelle	1.968	150	-

*Precios con iva 4%..

PREMIADOS METAL LUBE



Juan Miguel de Lucas

Licencia 13.581
25 años en el taxi



Julián Cortés

Licencia: 09753
22 años al volante



Rodrigo Martínez

Licencia 08993
11 años como taxista

TABLÓN DE ANUNCIOS

SI TE JUBILAS y no quieres vender. LLÁMAME. T 609 02 86 67. OFREZCO LA MEJOR RENTABILIDAD.

Se necesita conductor de taxi en zona de Rivas. Libra lunes. Toyota prius y con emisora Taksee. Turno 10h de mañana. Sonia Bóveda. T 695946813- 677407369. Email: aniso79@hotmail.com

Se necesita conductor solo o a turno, miércoles impar. Zona de Manoteras - Hortaleza. Alfonso Aguilera T 626054814. Email: Aguilerahi73@gmail.com

Conductor 40 años, serio y responsable. Busco coche con app o emisora, libranza miércoles, a porcentaje. Javier Hernández T 685443600. Email: legiasman@hotmail.com

Se necesita conductor turno día. Zona Moratalaz-Vicálvaro. Toyota Prius. Libra miércoles y par. A porcentaje. José Martínez Morán T 622685001. Email: jmmoran@hotmail.es

BARCELONA. Busco trabajo como asalariado. Turno noche, 8 años de experiencia. Credencial 42464. Esteban Paytubi López. T 671219206. Email: estevepay@hotmail.es

LA CORUÑA. Se vende Taxi-metro TXD70 .Precio 700 euros? Navegador incluido. Tres años de uso. José Pena Mosquera T687682991. Email: jpenamosquera@yahoo.es

Vendo licencia miércoles por jubilación, coche Dacia Lodgy, impecable ,100.000 km. precio 145.000? Negociables. Juan Combarro Maizcurrena. T 616010882. Email: combarrojuan@gmail.com

BARCELONA. Vendo licencia con coche Toyota Prius, año 2012. Descanso, lunes. 150.000 €. Raúl Sánchez. T 665359339 Email: rasanx29@gmail.com

Conductor español, 31 años y cinco años de experiencia, busco coche para trabajar lo solo preferible fijo/día. Serio, responsable, trabajador. Sergio Bernal Jimenez T 622567466. Email: sbjmad1986@gmail.com

BARCELONA. Me ofrezco como conductor asalariado. Turno de mañana. Experiencia 15 años. Agustí Campos. T 608940253. Email: motardgris@hotmail.com

Se necesita conductor de taxi en Madrid. A tiempo completo. A porcentaje. Seriedad. Juan Antonio T 674560115.

Email: juanantonio_martin@hotmail.es

Vendo licencia de taxi martes par. Coche skoda rapid con 245.000 km, un solo dueño y siempre en garaje. Precio 140.000 €. Vicente Amaro T 609786907. Email: vinamaros3@gmail.com

BARCELONA. Necesito conductor asalariado para turno de noche. Santiago Varela. T 651087016
Email: Josvarsa@hotmail.com

Se necesita conductor para taxi. Dispongo de dos licencias, libranza lunes una y jueves la otra. Juan Antonio Ruiz Coletto T 615688080. Email: jarc2030@hotmail.com

BARCELONA. Busco conductor asalariado, turno indiferente. Necesaria experiencia. Said Marcos Darbas Barbe. T 682344344.
Email: darbas6@hotmail.com

Necesito conductor taxi para zona sur Madrid. Villaverde, Getafe, etc. Dos días a la semana de mañana y resto días a tiempo completo. Buenas condiciones (a porcentaje, no fijo). Vehículo nuevo. Buena persona, responsable y seria. José Manuel T 617764260. Email: jm_beni@hotmail.com

Vendo licencia de Taxi. Coche citroën C-elysse con 2 años y 88.000 kilómetros. Libra miércoles impar. Precio 136.000 Roberto Losada Recio T 635166021 Email: grandubik@hotmail.com

BARCELONA. Compró licencia y coche. Sin preferencia. Descanso: lunes, martes, miércoles. 143.000€ €. Mounir Hajoui Ratali. T 699509295. Email: munval81@gmail.com

Compró coche retirado de taxi, autoescuela o Servicio Público. VALORACIÓN SIN COMPETENCIA. Señor González. T 670 91 43 91



THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS

100 EAST 57th STREET, NEW YORK, NY 10022
75 RIVERSIDE STREET, CAMBRIDGE, MA 02138
100 Brook Hill Drive, West Nyack, NY 10994-2133
32 Avenue of the Americas, New York, NY 10013-2473
477 Williamstown Road, Port Melbourne, VIC 3207, AUSTRALIA
Dock House, The Waterfront, Cape Town 8001, SOUTH AFRICA
477 Williamstown Road, Port Melbourne, VIC 3207, AUSTRALIA
Dock House, The Waterfront, Cape Town 8001, SOUTH AFRICA

For more information on this and other titles, visit us online at www.uchicago.edu

Chicago Press is a member of the University of Chicago Press Group, which includes the following titles:

CHICAGO PRESS
OXFORD UNIVERSITY PRESS
CAMBRIDGE UNIVERSITY PRESS
HARVARD UNIVERSITY PRESS
YALE UNIVERSITY PRESS

© 2008 University of Chicago Press. All rights reserved.

