

Informació referent al Decret Llei 5/2017, d'1 d'agost, de mesures per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places

Es tracta d'un decret que regula el sector de les VT i les VTC, el sector del taxi i el sector de vehicles de menys de nou places, vehicles de lloguer amb conductor.

L'element bàsic d'aquesta iniciativa és combatre la competència deslleial, l'intrusisme en aquest sector, endreçar-lo, i fer-ho de manera ràpida i de manera peremptòria.

Primer, hem de ser capaços d'entendre exactament què li correspon de fer al sector del taxi, què li correspon de fer i com està concebut el lloguer de vehicles amb conductor, i, per altra banda, allò que no és cap expressió, el que regula aquest decret llei, d'economia col·laborativa. Quan el taxi fa de taxi i les VTC fan de VTC no hi ha d'haver cap conflicte. El problema és quan aquests vehicles de lloguer amb conductor pretenen o intenten fer exactament el mateix que fa el taxi. La diferència fonamental és que els vehicles de lloguer amb conductor no estan sotmesos a cap règim tarifari, ni taxímetre, ni de regulació de la seva jornada.

De fet, l'actual legislació estableix que la contractació, en aquest cas concret, s'ha de produir abans que es dugui a terme el servei. Per tant, no es pot dur a terme aquesta activitat amb cotxes que circulen i recullen clients, o per exemple a ports o aeroports, sense que hi hagi hagut aquesta contractació prèvia. Aquest és l'element bàsic. I, per altra banda, la normativa vigent en aquests moments estableix que hi ha d'haver una proporció d'una VTC, un vehicle de lloguer amb conductor, per trenta llicències de taxi.

Per què aquest decret llei?

Davant de l'existència d'un buit legal. Durant tres anys hi va haver un buit legal en el conjunt de l'Estat espanyol, que ha comportat que diverses empreses hagin anat demanant autoritzacions de VTC, l'atorgament de les quals ara està pendent de decisió judicial.

A Catalunya afrontem la possibilitat que s'atorguin tres mil noves llicències de VTC, de les quals vuit-centes han estat demanades per la mateixa empresa. No amb la voluntat de plantejar d'oferir un servei en termes d'allò que estrictament són les VTC, sinó amb una voluntat merament especulativa.

Quin és el plantejament d'aquest decret llei?

Quatre objectius. Primer: les autoritzacions de vehicles de lloguer amb conductor domiciliades a Catalunya només es podran transmetre passats dos anys des del seu atorgament. Amb l'objectiu i la finalitat que no s'hi pugui especular. És a dir, si s'obtenen aquestes llicències per fer estrictament de VTC no hi ha d'haver cap problema. D'aquesta manera s'evita qui vol obtenir aquestes llicències amb l'únic objectiu de fer-ne una transmissió.

Segon: es crearà un registre electrònic al qual les empreses que gestionin VTC –vehicles de lloguer amb conductor– hauran de comunicar els serveis que tenen previstos de prestar, acreditant la seva contractació prèvia. Així, hauran de facilitar les dades del contractant i del prestador del servei, el lloc, la data de celebració del contracte, el full de ruta

amb l'hora, data, lloc d'inici i finalització del servei. L'objectiu és impedir que aquest tipus de vehicles captin viatgers mentre circulen pel carrer o mentre estacionen en ports, aeroports o estacions de tren.

Tercer: fer obligatori un distintiu enganxat a la part inferior dreta del parabrisa davanter del vehicle. Finalitat: facilitar la tasca d'inspecció i de lluita contra l'intrusisme professional en aquest cas concret.

I quart: S'estableix tot un règim sancionador. L'element més rellevant és que les empreses de VTC amb autorització a d'altres territoris de l'Estat, que prestin més d'un 20 per cent dels seus serveis a Catalunya, tindran una sanció de quatre mil euros. Quan hi ha un gran esdeveniment és lògic que hi hagi aquesta aportació de vehicles de lloguer amb conductor d'altres territoris, però no amb caràcter ordinari.

Les tres mil llicències VTC podran venir per una decisió judicial, però hi ha alguns jutjats que ja estan donant, com a mesura cautelar, una autorització prèvia per dur a terme aquesta operació de VTC, encara que no hi hagi una resolució judicial ferma. El decret pretén prendre una decisió molt ràpida, molt contundent i molt peremptòria en aquest sentit.

Aquests, doncs, són els elements bàsics sobre els quals es basa aquest decret llei.

El treball del Govern i l'AMTU

El què volem a partir d'ara, i aquest és un primer pas, és ajudar a fer una modernització a fons del sector del taxi.

Demanem al taxi que es modernitzi. Sabem que la legislació és d'una rigidesa tan excepcional que impedeix de poder aplicar, dur a terme millores tecnològiques que en aquests moments d'altres plataformes sí que duen a terme. I, per tant, no és objecte d'aquest decret llei, sinó que serà objecte d'un decret que el Govern està treballant, en què l'AMTU també hi participa.

S'està treballant en un decret amb rang reglamentari, que el que pretén és obrir debats. Per exemple, la contractació de plaça i cobrament individual; o l'ús compartit de serveis de taxi, per ser més competitiu; o la recollida de viatgers fora de l'àmbit de la llicència en supòsits de contractació prèvia; o el pagament anticipat i convingut de servei; o la prioritització del taxi sanitari; la integració del taxi en el sistema de servei públic; el taxi a la demanda, que és tan important en una part rellevant del territori nacional de Catalunya; o el pla d'incorporació de noves tecnologies. En aquests tres últims punts el paper de l'AMTU serà fonamental.

També important serà l'ambientalització de les flotes i la reducció d'emissions.

En definitiva el què defensem des de l'AMTU és que hi hagi una regulació seriosa, que faci que el país es mogui en uns termes de modernització d'aquest sector i de seguretat jurídica, de tothom, del que són el sector del taxi, però també el sector de les VTC.

Granollers, a 13 de setembre de 2017