

Comunicat del sector del taxi de Catalunya unit sobre la finalització del període transitori establert pel decret 13/2018 i el nou decret que s'està elaborant sobre aquest tema a Catalunya.

Sobre el context

En els últims temps les associacions del taxi s'han reunit amb els membres del Parlament i del Govern per a expressar-los la seva posició respecte a l'actual situació del transport urbà de passatgers. En aquestes reunions s'ha expressat el posicionament de manera argumentada i detallada. El sector s'ha ofert a treballar amb les institucions aportant informació i un diàleg constructiu per a arribar a acords respecte al tema.

Malgrat la mà estesa pel taxi i de l'esforç pedagògic que ha realitzat, sentim amb preocupació que el **Departament no contempla respectar la ràtio 1/30 en el nou decret que prepara**, el qual, com indica una sentència del Tribunal Suprem, serveix per a mantenir un equilibri que garanteixi la supervivència del servei d'interès general que és el taxi.

La posició del Departament es **fonamenta en afirmacions per a les quals no aporten cap evidència científica**, com que les noves autoritzacions VTC han aportat una pressió competitiva que ha millorat el servei en el transport urbà de passatgers i que el Govern i el Parlament no tenen fonaments sobre els quals donar suport a l'1/30 sense atemptar contra la llibertat d'establiment empresarial.

Aquestes afirmacions que obvien el caràcter d'interès general del taxi, provenen de l'àmbit de la política de la competència. L'argumentari dogmàtic i miop provinent d'aquest àmbit nega implícitament el caràcter complex dels sistemes urbans, i així la naturalesa de ben públic de la mobilitat urbana. Si incorporés tals consideracions en les seves anàlisis s'observaria que el

mercat de transport urbà té externalitats massives que fan que no pugui ser tractat com un mercat estàndard. Això ens fa pensar que el consens liberalitzador, basat en tals arguments parcials, estan motivats, no per la raó ni l'esperit de servei que hauria de ser propi dels càrrecs públics, sinó pels interessos d'aquells que desitgen la desaparició del nostre sector. De fet, la coincidència en l'argumentari de les autoritats de competència i els lobbies de les grans plataformes digitals de transport que desitgen desballestar el sector del taxi, ens fan estar segurs de tenir raó.

En aquest sentit cal recordar-li a la Generalitat i als grups parlamentaris que l'actual períple ha estat replet d'indicis de tals interessos de les elits empresarials i polítiques espanyoles en la liberalització del sector. Aquest períple es va iniciar l'any 2009 amb la liberalitzadora llei Òmnibus que va eliminar la ràtio 1/30 de la LOTT fins a la seva reintroducció en 2015. Durant aquest període tota una trama d'inversors i empreses s'ha beneficiat de l'atorgament massiu d'autoritacions, inflant el seu preu gràcies a gegantesques entrades de capital anònimes des de paradisos fiscals, generant per als més 'assabentats' plusvàlues milionàries. No contents amb els guanys d'aquesta piràmide financera, aquestes elits s'han aliat amb les grans plataformes per a continuar pressionant per a eliminar al taxi.

El taxi és un sector centenari amb índexs de satisfacció elevats, com mostren les enquestes i estudis de satisfacció del servei realitzades assíduament. Si el sector ha sobreviscut en tan bones condicions és perquè, més enllà del seu bon fer, la regulació que l'ha emparat considerant-ho un servei d'interès general ha estat l'adequada.

No és veritat que el servei aportat per les noves VTCs sigui millor que el del taxi, atès que són sabudes les males condicions laborals i els baixos nivells de preparació dels conductors de VTC, que es tradueixen en l'alt nivell de sinistralitat i baixa qualitat del servei. A més, molt sovint, les empreses gestores de les VTCs alternen preus abusivament alts amb descomptes predatoris, que suposen competència deslleial.

Tampoc és veritat que les VTC hagin aportat innovació tecnològica. La introducció de nous mètodes i tecnologies de mediació i comunicació suposen una innovació, però són independents de les VTC, les quals són mers vehicles amb conductor. Cal recordar que el sector del taxi ja utilitza algunes de les apps d'intermediació digital més avançades del mercat. El sector, a més, s'ha modernitzat,

digitalitzant-se i descarbonitzant-se, i s'ha obert a la societat, mostrant suport a nombroses causes socials en els últims temps.

Sobre competències i fonaments legals

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya atorga a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament en el territori de Catalunya. Correspon a la Generalitat, per tant, regular el transport de viatgers per carretera, tant de taxi com de VTC.

Per part seva, el decret 13/2018 estableix que **el servei d'arrendament de vehicles amb conductor (VTCs) que es dugui a terme dins del territori autonòmic pot ser regulat des de les institucions de Catalunya**. També estableix que a partir del 29 de setembre de 2022 les VTC no podran dur a terme serveis urbans.

D'altra banda, els serveis de transport estan exclosos del comprès en l'article 56 del Tractat de Funcionament de la UE, relatiu a la llibertat de prestació de serveis, atès que aquest servei és un servei de transport, el qual té les seves pròpies disposicions relatives al transport. No obstant això, el taxi i les VTC sí que estan en l'àmbit d'aplicació de la llibertat d'establiment consagrada en l'article 49 del TFUE. Tanmateix, com afirma la Comissió Europea (2022/C 62/01), **els Estats membres poden justificar restriccions a la llibertat d'establiment** sobre la base d'objectius legítims (raons imperioses **d'interès general**), sempre que les restriccions no siguin discriminatòries, siguin adequades per a garantir la realització de l'objectiu que es persegueix i no excedeixin del necessari per a aconseguir aquest objectiu.

En aquest sentit, **el Tribunal Suprem (Sentència 921/2018) considera ajustat a dret i no discriminatori el límit d'1 llicència VTC per cada 30 taxis**, així com l'exigència a les empreses d'arrendament de vehicles amb conductor que desenvolupin el 80 per cent dels seus serveis en l'àmbit de la comunitat autònoma on estigui domiciliada la seva autorització. L'alt tribunal admet "la regulació i limitació dels serveis VTC fundades en la raó imperiosa d'interès general de mantenir una

prestació equilibrada en els serveis de transport urbà mitjançant vehicles amb conductor a fi de poder mantenir un servei d'interès general com el de taxis pel qual han optat les administracions competents en la matèria”.

Demandes del sector del taxi de Catalunya:

Punt únic

Atesos els anteriors arguments i fonaments jurídics i legals, el sector del taxi de Catalunya sol·licita al Govern de la Generalitat, amb plenes competències en matèria de transport dut a terme a Catalunya, que assumeixi la responsabilitat que li atorguen tals competències així com el seu estatus de màxima autoritat política del país, i **estableixi un marc legal que protegeixi l'interès general a través de garantir l'equilibri entre taxis i VTC, establint una ràtio d'1 VTC per cada 30 taxis en el servei de transport urbà** a partir del 29 de setembre de 2022.

El taxi de Catalunya s'ha unit per primera vegada en la història per a realitzar-los aquesta demanda que considerem de mínims, ja que no ens rescabala del mal sofert fins avui. **De no ser atès l'únic punt de la nostra demanda els anunciem que el sector del taxi unit l'interpretarà com un atac del Govern, i dels grups polítics que el formen, a la seva supervivència i una empara als seus enemics, que han fet del frau la norma per a acabar amb el sector.**

Volem finalitzar fent-los arribar que estem farts de ser objecte d'assetjament que ens porta a viure en una inseguretats constant, i per això hem decidit dir prou. Hem arribat fins aquí després de molts anys de lluita, i malgrat tots els abusos i menyspreus, ho hem fet amb la millor predisposició, la major paciència i la mà estesa a les institucions. Si les nostres institucions donen continuïtat al gran frau contra el taxi, aquest es mobilitzarà i protestarà de manera incansable, paralitzant la mobilitat a Catalunya i deixant en evidència i fent caure als cíncics i corruptes que pensin que ens poden enviar a la paperera de la història.

No pararem fins que es respecti l'interès general i es garanteixi la supervivència del taxi.

