

DICTAMEN A L'AVANTPROJECTE DE LLEI, DE LA GENERALITAT, DEL TAXI DE LA COMUNITAT VALENCIANA

D'acord amb les competències atribuïdes al Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana per la Llei 1/2014, de 28 de febrer, i prèvia la tramitació corresponent, el Ple del Comité, en la seua sessió ordinària celebrada el dia 22 de febrer de 2017, emet el següent Dictamen.

I.- ANTECEDENTS

El dia 24 de gener de 2017 va tindre entrada en la seu del CES-CV, escrit de l'Honorable Sra. Consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, Sra. M^a. José Salvador Rubert, sol·licitant l'emissió del preceptiu Dictamen de l'Avantprojecte de Llei, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana, de conformitat amb el que es disposa en l'article 4, punt 1, apartat a), de la Llei 1/2014, de 28 de febrer, de la Generalitat, del Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana.

Junt amb el text de l'Avantprojecte de Llei, s'ha remés a esta Institució la Resolució d'inici del procediment d'elaboració, l'Informe de necessitat i oportunitat, la Memòria econòmica, l'Informe de repercussió en els sistemes d'informació i aplicacions informàtiques gestionades per la Direcció general de Tecnologies de la Informació, els Informe sobre impacte de gènere, en la família i en la infància i l'adolescència, l'Informe d'al·legacions de Presidència i de les Conselleries, l'Informe de la Direcció general de Pressupostos, l'Informe de la Direcció General d'Habitatge, Rehabilitació i Regeneració Urbana, l'Informe de l'Advocacia de la Generalitat, la Resolució del Director General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat per la qual se sotmet a informació pública l'avantprojecte de Llei i el certificat de l'Acord del Consell del 16 de desembre de 2016, que estableix la seua aprovació, continuar la seua tramitació i la seua remissió al Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana i al Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana per al seu dictamen.

De forma immediata, es va convocar la Junta Directiva, en funcions de comissió de treball, d'acord amb el que s'estableix en l'article 25.3 del Reglament d'Organització i Funcionament del Comité, a la qual es va donar trasllat de l'Avantprojecte de Llei, per a elaborar l'Esborrany de Dictamen, segons disposa l'article 41.1 de l'esmentat Reglament.

El dia 8 de febrer de 2017 es va reunir la Junta Directiva per a elaborar l'esborrany de Dictamen a l'Avantprojecte de Llei, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana, text que va ser exposat en esta sessió pel director general d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat, de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, Sr. Carlos Domingo Soler.

Novament, els dies 14, 16 i 20 de febrer de 2017, es va tornar a reunir la Junta Directiva, per a continuar en l'elaboració de l'Esborrany de Dictamen a l'Avantprojecte de Llei, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana.

Este esborrany de Dictamen va ser elevat al Ple ordinari del dia 22 de febrer de 2017 i aprovat, segons el que preceptua l'article 17.5 del Reglament d'Organització i Funcionament del CES-CV, per unanimitat.

II.- CONTINGUT

L'Avantprojecte de Llei, objecte del present Dictamen, consta d'Exposició de Motius, 41 articles, distribuïts en set Títols, amb els seus corresponents Capítols, Disposició Addicional única, tres Disposicions Transitòries, Disposició Derogatòria única i set Disposicions Finals.

L'Exposició de Motius arreplega les competències en l'exercici de les quals es dicta la Llei, els objectius i finalitats que es pretenen aconseguir i les línies generals del seu contingut, fent esment als aspectes nous.

En concret, s'indica que la Generalitat ostenta la competència exclusiva en matèria de transport terrestre, d'acord amb la distribució competencial establida en els articles 148 i 149 de la Constitució Espanyola, en relació amb l'article 49.1.15 de l'Estatut d'Autonomia de la Comunitat Valenciana.

Quant als objectius de la present Llei, destaquen la regulació íntegra, completa i ordenada dels serveis de transport de viatgers en taxi, tant urbà com a interurbà, i la consolidació d'un model de prestació de servei basat en el professional autònom que és titular d'una autorització de taxi, optant per reservar a les persones físiques l'exercici de l'activitat. És també finalitat de la Llei oferir als professionals un marc jurídic que els permeta realitzar la seua activitat en condicions d'homogeneïtat, modernitat i seguretat.

Finalment, arreplega com a novetats, entre altres, l'enumeració de drets i deures dels usuaris i les obligacions dels professionals del taxi i la possibilitat de crear òrgans consultius en matèria de taxi.

El **Títol I "Disposicions generals"**, articles 1 a 5, regula l'objecte, àmbit d'aplicació de la norma, els principis pels quals es regix i el repartiment competencial. Així mateix, arreplega una sèrie de definicions amb la finalitat de facilitar la comprensió de la Llei.

El **Títol II "Règim jurídic de l'activitat del taxi"**, articles 6 a 18, es dividix en quatre capítols. El *Capítol I* estableix els requisits per a obtindre les autoritzacions de taxi, la seua vigència i suspensió, el seu visat, rehabilitació i reactivació, la seua transmissió i els supòsits d'extinció. El *Capítol II* regula els vehicles i les seues característiques, la capacitat i antiguitat dels mateixos, així com la possibilitat de

substitució d'uns per uns altres menys antics. En el *Capítol III* s'arrepleguen les prerrogatives de l'Administració i els serveis concertats i, finalment, el *Capítol IV* regula l'autorització de Centres de Distribució de Serveis de Taxi.

El **Títol III "Règim Tarifari"**, articles 19 i 20, estableix el règim tarifari de la prestació dels serveis de taxi mitjançant tarifes urbanes i interurbanes, així com les circumstàncies en què els vehicles que presten els serveis de taxi han d'estar proveïts d'un Taxímetre que permeta a les persones usuàries controlar el preu del transport.

El **Títol IV "Àrees de prestació conjunta i règim de prestació del servei de taxi"**, articles 21 a 23, regula les àrees de prestació conjunta com a entitats formades per diversos municipis per a millorar la prestació del servei de taxi. A més, estableix el règim de prestació del servei de taxi en municipis i àrees de prestació conjunta i en ports, aeroports i estacions ferroviàries i d'autobusos.

En el **Títol V "Estatut jurídic de les persones usuàries del taxi"**, articles 24 a 26, es tracten els drets i deures de les persones usuàries del taxi i de les obligacions dels qui presten el servei del taxi.

El **Títol VI "Òrgans consultius en matèria de taxi"**, articles 27 i 28, preveu la creació d'òrgans consultius en matèria de taxi, en els quals participaran representants de l'Administració, de les associacions de taxistes, de les associacions sindicals i persones usuàries.

El **Títol VII "Inspecció, infraccions i sancions"**, articles 29 a 41, es dividix en quatre capítols. En el Capítol I es fa una detallada regulació de la inspecció; en el Capítol II s'establixen les infraccions i les regles sobre la responsabilitat administrativa d'aquestes. Per la seua banda, els Capítols III i IV estableixen les sancions, les mesures cautelars necessàries perquè les sancions s'apliquen de manera eficaç i el procediment sancionador a aplicar.

En la **Disposició Addicional Única** s'indica la limitació en l'atorgament de noves autoritzacions de taxi.

La **Disposició Transitòria Primera** estableix que les persones físiques titulars de diverses autoritzacions de taxi disposaran d'un termini de dos anys per a transmetre a persona física totes aquelles autoritzacions de taxi que excedisquen d'una, amb dret a conservar la més antiga.

La **Disposició Transitòria Segona** disposa que les persones jurídiques titulars d'autoritzacions de taxi disposaran també d'un termini de dos anys per a la seua transmissió a una persona física.

La **Disposició Transitòria Tercera** assenyala que als procediments ja iniciats abans de l'entrada en vigor d'esta Llei no els serà aplicable la mateixa, regint-se per la normativa anterior.

La **Disposició Derogatòria Única** deroga totes les normes d'igual o inferior rang en les que contradiguen o s'oposen al que es disposa en la present Llei i en concret les següents:

- Els articles 4, 43 a 59, 95 bis, 100, 103.4 103 bis, 110.2, les disposicions addicionals primera i quarta i les disposicions transitòries tercera i setena de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de la Generalitat, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.
- L'apartat quart de la Disposició Addicional Quarta de la Llei 10/1998, de 28 de desembre de Mesures Fiscals, de Gestió Administrativa i Financera i d'Organització de la Generalitat.
- Els articles 46 i 47 de la Llei 10/2006, de 26 de desembre de Mesures Fiscals, de Gestió Administrativa i Financera i d'Organització de la Generalitat.
- L'Ordre de 31 de juliol de 1985 de la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports per la qual es regula la recollida de passatgers pels serveis de transport públic de viatgers en vehicles de turisme.

En la **Disposició Final Primera** es modifica l'article 96 de la Llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

En la **Disposició Final Segona** s'indica que la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres serà supletòria para el no previst en la Llei.

La **Disposició Final Tercera** estableix que els ajuntaments de la Comunitat Valenciana, els municipis de la qual no formen part d'àrees de prestació conjunta, actualitzaran els seus ordenances sobre el servei de taxi, ajustant-les als termes de la present Llei, en el termini d'un any.

Per la **Disposició Final Quarta**, la Conselleria competent en matèria de transports ajustarà el règim tarifari del taxi als criteris establits en la present Llei en el termini de sis mesos.

En la **Disposició Final Cinquena** s'autoritza al Consell per a dictar les disposicions necessàries per al desenvolupament, execució i compliment del que es disposa en la present Llei.

La **Disposició Final Sisena** faculta al Consell, a proposta de la persona titular de la Conselleria competent en matèria de transport, per a actualitzar l'import de les sancions establides en la present Llei.

Finalment, la **Disposició Final Setena** estableix que la present Llei entrarà en vigor l'endemà de la seua publicació en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana.

III.- OBSERVACIONS DE CARÀCTER GENERAL

L'objectiu de la present Llei és la regulació íntegra, completa i ordenada dels serveis de transport de viatgers en taxi a la Comunitat Valenciana, segons s'arrecplega

en la seua Exposició de Motius. Per tant, el contingut del text normatiu té una incidència directa sobre el conjunt del sector del taxi i, per això, el CES-CV entén que la seua elaboració hauria d'haver-se sustentat en un estudi previ del sector, permetent un diagnòstic precís de la seua situació. El Comité considera que en esta anàlisi prèvia, la participació de les associacions més representatives del sector en la nostra Comunitat haguera facilitat aconseguir un text consensuat, en benefici dels professionals d'esta activitat i de les persones usuàries del taxi.

El Consell en la seua reunió del dia 16 de desembre de 2016, va acordar aprovar l'Avantprojecte de Llei, de la Generalitat, del Taxi, i sotmetre-ho a consulta de determinades associacions relacionades amb el sector del taxi. Així mateix, va acordar remetre el text aprovat al Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana i al Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, tot això en virtut de la Llei 5/1983, de 30 de desembre, del Consell i del Decret 24/2009, de 13 de febrer, del Consell, sobre la forma, l'estructura i el procediment establert d'elaboració dels projectes normatius de la Generalitat. No obstant això, a diferència d'ocasions anteriors, com era habitual, l'òrgan encarregat de la tramitació de l'Avantprojecte de Llei no ha remés al CES-CV la documentació relativa a les al·legacions, suggeriments o observacions efectuades per les associacions i entitats a les quals se'ls ha sotmés a consulta el text, ni tampoc el corresponent informe amb les contestacions a estes al·legacions elaborat per la Conselleria competent. La remissió d'esta documentació facilita la funció d'elaboració dels dictàmens que té encomanada el Comité.

La present Llei pretén oferir als professionals del sector del taxi un marc jurídic que els permeta la realització en condicions d'homogeneïtat, modernitat i seguretat, reconeixent la contribució que presten a l'activitat productiva i econòmica, destacant el component públic que caracteritza les seues prestacions, com queda recollit en l'Exposició de Motius. En opinió del Comité, caldria afegir el reconeixement al sector del taxi per la seua funció social i d'interés públic, com a conseqüència del treball que realitza amb grups de persones de mobilitat molt reduïda, per l'interés demostrat pels professionals del taxi en matèria de formació per a atendre a estos col·lectius i per l'esforç a invertir en els vehicles adaptats. A més, este reconeixement es justifica per la labor mediambiental assumida pel sector en transformar la flota en un breu espai de temps en vehicles menys contaminants, assumint la totalitat del cost econòmic; així com, per realitzar una activitat en horaris i en zones on la resta del transport públic no l'exercix per motius econòmics.

L'Avantprojecte de Llei reconeix el dret d'elecció de la persona usuària per a utilitzar el mitjà de transport que estime més adequat, prèvia la seua contractació al marge de les vies públiques i determinats establiments ressenyats en la Llei. És per això, que el Comité considera que l'articulat hauria d'incloure garanties en el servei de transport públic del taxi, introduint mesures per a evitar la competència deslleial i l'intrusisme professional en el sector del taxi.

El CES-CV entén que el model de prestació de servei de taxi hauria de contemplar la possibilitat que tant les persones físiques com a jurídiques puguin optar a l'exercici de l'activitat citada, sense limitar a una única autorització per persona

habilitada, podent establir-se una xifra màxima absoluta i una altra relativa en funció del nombre de llicències, de la població o altres paràmetres objectius.

De l'anàlisi de l'articulat de la Llei queda constatat que esta té per objecte consolidar un model de prestació de servei basat en el personal autònom. El CES-CV vol posar de manifest que una exclusió radical de la persona jurídica resulta excessiu i considera necessari revisar esta postura i cercar noves fórmules (civils, mercantils,...), mantenint aquelles llicències atorgades a persones jurídiques tal com preveia la normativa vigent.

IV.- OBSERVACIONS A L'ARTICULAT

Exposició de Motius

La referència que fa l'Exposició de Motius a l'estructura del Títol II, distribuït en cinc capítols, no correspon al contingut del text normatiu, en el qual este Títol es dividix en quatre capítols.

Article 2. Definicions

L'apartat i) defineix el transport amb vehicle adaptat com aquell que es duu a terme amb vehicle condicionat per a contindre i utilitzar cadira de rodes ancorada i ocupada per una persona viatgera. Aquesta definició exclou de les prestacions de servei públic al transport de menors. Segons estableix la modificació de l'article 117 del Reglament General de Circulació, per transposició de la Directiva Comunitària 2014/37/UE relativa a l'ús obligatori de cinturons de seguretat i dispositius de retenció per a xiquets en els vehicles, els menors que mesuren 135 cm o menys estan obligats a viatjar en seients posteriors i degudament asseguts en un sistema de retenció infantil (SRI). Per tant, el CES-CV proposa ampliar la definició de transport amb vehicle adaptat, incloent-hi el servei a menors en les condicions establides per la normativa en seguretat viària vigent.

D'altra banda, el Comité considera que ha de quedar clara la figura del "col·laborador del titular del títol Habilitant" i la relació jurídica entre tots dos. En cas contrari, hauria de suprimir-se la seua referència en l'apartat l) d'este article.

Article 3. Principis

El Comité proposa incorporar un nou principi al qual ha de sotmetre's la prestació del servei del taxi, afegint un apartat e) amb el següent tenor:

"e) Respecte dels drets dels professionals, siguen titulars o assalariats, evitant situacions d'explotació i cessió de treballadors i qualsevol altra situació de competència deslleial interna pròpia del sector, dotant-los dels mitjans necessaris reconeguts per la legislació vigent i la incorporació dels avanços tècnics que permeten la millora de les

condicions de la prestació del servei, la seguretat dels professionals i la protecció de medi ambient."

El Comité proposa modificar la redacció de l'apartat c) d'este article per a ressaltar el vertader principi amb el següent tenor.

"c) Assegurar l'equilibri econòmic de l'activitat i la suficiència del servei, que es prestaran mitjançant titulars, per si o conjuntament amb treballadors assalariats, que operen al seu risc i ventura habilitats a este efecte per l'administració, mitjançant la competència limitada en el sector i l'establiment de tarifes obligatòries."

Article 6. Autorització del taxi

D'acord amb l'observació de caràcter general relativa a autoritzacions, el CES-CV entén que tal com està redactat l'articulat, podria coartar les expectatives de creixement i desenvolupament de l'activitat dels titulars, Máxime quan altres comunitats autònomes (Catalunya, Balears,...) estan permetent la concessió de diverses llicències per titular, tant persona física com a jurídica. El Comité considera que en les disposicions que siguen precises per al desenvolupament, execució i compliment de la Llei haurien de determinar-se les condicions d'acumulació de més d'una autorització en un sol titular.

Article 7. Noves autoritzacions

El Comité proposa que entre els punts 1 i 2 d'este article s'addicione un nou punt en el qual s'indique que la creació de noves autoritzacions es realitzarà prèvia consulta a les associacions més representatives del sector, en el seu respectiu àmbit.

Article 8. Requisits del titular de l'autorització

El punt 1, apartat b) d'aquest article estableix que seran la Conselleria o Ajuntament corresponent els que convocaran les proves per a l'acreditació de la capacitat professional dels titulars de l'autorització de taxi. Per això, el Comité considera, d'una banda, que els requisits per a accedir a aquestes proves han d'exigir-se en les corresponents convocatòries i, per tant, proposa la supressió del punt 2 de l'article 8. D'altra banda, considera que les bases de la convocatòria haurien d'incloure, en tot cas, una prova Psicotècnica que avale la capacitat per a prestar de manera professional el servei públic del taxi.

D'altra banda, el CES-CV entén que el requisit d'honorabilitat previst en el punt 1, apartat d) d'aquest article ha de referir-se als delictes contra la seguretat vial o la integritat de les persones, *"sempre que siguen relacionats amb l'exercici de la professió de taxista"*.

En relació a l'apartat f), el Comité realitza dues propostes. La primera és l'eliminació de l'exigència de la *"domiciliació"* en l'àmbit en el qual se li atorgue l'autorització del taxi, per entendre que no afecta per a una adequada prestació del

servei i limita altres aspectes com la transmissibilitat o l'elecció del domicili del taxista. I la segona proposta és ampliar el requisit exigít en este apartat permetent *"acreditar la titularitat del vehicle en règim de propietat, arrendament financer, renting o un altre règim admés per la normativa vigent, que atribuisca la plena disposició del vehicle"*.

Article 9. Vigència i suspensió de les autoritzacions

En el punt 1, el Comité estima més adequat que *"les autoritzacions del taxi s'atorguen per temps indefinit"*, en lloc d'expedir-les sense termini de durada prefixat, com arreplega la redacció d'este article.

D'altra banda, el CES-CV proposa afegir a l'actual redacció que *"en les localitats o àrees de prestació conjunta amb més de 10 autoritzacions, es puga paraitzar fins a 5 anys l'autorització, amb la possibilitat de prorrogar fins a altres 5 més si continuen les causes que van motivar la paraització"*.

Article 10. Visat, rehabilitació i reactivació

El Comité considera que la redacció del punt 2 ha de concretar que les condicions de dedicació que ha de mantindre el titular (persona física o jurídica) són *les mateixes que tenia en el moment en què li va ser expedida l'autorització; així com, eliminar l'obligatorietat de prestar habitualment el servei*.

Article 11. Transmissió de l'autorització del taxi

En relació amb el contingut del punt 1 d'este article, el CES-CV entén que queda limitada l'activitat professional, vulnerant el lliure exercici de la professional i interferint en l'àmbit d'altres comunitats autònomes.

Reiterades sentències en matèria de seguretat social permeten compatibilitzar la pensió amb la titularitat d'un negoci. Per tant, no és obligatòria la transmissió de l'autorització de taxi en els supòsits de jubilació o incapacitat que s'arreplega en els punts 2, 3 i 4 d'este article. D'esta manera la seua redacció tindria el següent tenor:

"2. S'establix el termini d'un any per a la transmissió obligatòria de les autoritzacions a favor de les persones hereves en cas de defunció del titular de l'autorització. Este termini podrà ampliar-se a un any més a petició justificada dels hereus.

3. El termini d'un any es computarà des del dia en què es produísca el fet causant en el supòsit de mort.

4. Les autoritzacions de nova creació no podran transmetre's durant els sis anys següents a la seua adjudicació, excepte en el supòsit de la defunció del seu titular."

Article 13. Vehicles

En relació al punt 1, el Comité considera que els vehicles que presten el servei de taxi han de tindre de 5 a 7 places, per a millorar este servei, ampliables fins a 9 places en el cas de vehicles adaptats, entenent per vehicles adaptats els que s'han definit en l'observació a l'article 2 d'este dictamen.

Per la seua banda, en el punt 2, el CES-CV considera que tots els vehicles han de ser identificats per la seua matrícula, amb independència de la resta de distintius que se citen en este punt.

El Comité entén que en cas d'accident o avaria, amb un temps de reparació superior a cinc dies, el titular del vehicle podrà continuar prestant el servei, durant un termini màxim de tres mesos, amb un vehicle de característiques similars, a determinar reglamentàriament.

D'altra banda, el CES-CV proposa la incorporació d'un Registre de llicències.

Així mateix, qualsevol vehicle dedicat a l'activitat del taxi, haurà d'ajustar-se a la Norma UNE 26-363-85, amb la finalitat d'assegurar la qualitat mínima i l'accessibilitat al vehicle.

Article 14. Vehicles de fins a nou places.

En coherència amb l'observació arrellegada a l'article 13 d'aquest dictamen, el CES-CV proposa suprimir este article o ajustar la seua redacció a l'esmentada observació.

Article 16. Facultats de l'Administració

El CES-CV proposa una nova redacció a l'apartat b) del punt 1 d'este article, amb la següent redacció:

"b) Mesures de control de l'oferta, com a nombre màxim d'autoritzacions en proporció a la població, o dies o hores de permanència o de descans, sent en este cas especialment exigible la prèvia justificació de l'interés públic en l'adopció de la mesura a través d'exigents estudis de mercat previs i amb audiència de les associacions més representatives del sector i de les organitzacions sindicals més representatives de la Comunitat Valenciana."

Article 18. Autorització de Centres de Distribució de Serveis de Taxi

En el punt 3 d'este article, el CES-CV proposa que la forma que han de prendre els Centres de Distribució de Serveis de Taxi siga la societat mercantil o qualsevol altra d'"economia social" de serveis, no solament les cooperatives.

Article 20. Taxímetre

El Comité considera, d'una banda, que el taxímetre ha de contemplar-se com un requisit d'obligatori compliment, sense que pertoque a cap excepció a esta obligació, amb la finalitat de protegir els drets i interessos econòmics de les persones usuàries del taxi, i d'altra banda, que de preveure's la procedència d'excepció, sempre ha de plasmar-se de forma clara, amb descripció expressa de l'àmbit exceptuat i amb indicació de l'instrument o eina alternativa que permeti a l'usuari poder determinar el preu del servei.

Article 21. Àrees de prestació conjunta

En primer lloc, en el punt 2, el Comité proposa suprimir el caràcter permanent i definitiu de les Àrees de Prestació Conjunta.

El CES-CV desconeix el motiu pel qual el legislador ha exigit a les persones titulars d'autoritzacions de taxi en municipis o Àrees de Prestació Conjunta, de 20.000 habitants o més, la plena i exclusiva dedicació a la seua professió, per la qual cosa no pot realitzar observació sobre este tema.

Article 24. Drets de les persones usuàries del taxi

En l'apartat p) d'este article, el CES-CV proposa afegir al final del mateix *"dins dels paràmetres de salut indicats per les autoritats sanitàries."*

Article 26. Obligacions dels prestadors del servei del taxi

L'apartat q) arreplega l'obligació de respectar les normes que s'establisquen sobre temps màxims de conducció i de descans obligatori. El CES-CV entén que hauria d'incloure's en este apartat algun mecanisme tecnològic de control en llaures a complir amb la normativa, alhora que es garantix la seguretat de les persones usuàries.

Article 27. Mecanismes de consulta i participació

El terme *"associacions sindicals"* és ambigu, per la qual cosa el Comité proposa substituir-ho pel d'*"organitzacions sindicals més representatives"*, per ser més d'acord amb la seua implantació real.

Article 33. Infraccions greus

En l'apartat m) s'arreplega com a infracció greu el *"cobrament individual"*, excepte en els supòsits en què estiguera expressament autoritzats. Referent a això, el Comité entén que hauria d'especificar-se què s'entén per *"cobrament individual"*.

Article 35. Sancions

En el punt 1, últim paràgraf, s'indica "... i la possibilitat de declarar la caducitat del títol administratiu habilitant". El CES-CV considera més correcte l'ús del terme "extinció" que el de "caducitat", ja que si bé la caducitat és una forma d'extinció, la mateixa està lligada al pressupost de la inobservança d'un terme peremptori basat en l'exigència d'exercici de dret, suposat no contemplat en l'articulat.

Article 39. Procediment sancionador

El punt 4 d'este article preveu una reducció de la sanció per conformitat del 30%. Este percentatge suposa un greuge comparatiu amb les sancions de tràfic previstes en la normativa de seguretat viària, que per conformitat es reduïxen en un 50%. Per tant, el CES-CV entén que ha d'aplicar-se el 50% de reducció en els casos de conformitat, evitant la vulneració del principi d'igualtat, ja que es tracta de supòsits idèntics amb conseqüències diferents sense cap motiu.

Disposició Transitòria Primera. De les persones físiques titulars de diverses autoritzacions de taxi; i Disposició Transitòria Segona. De les persones jurídiques titulars de diverses autoritzacions de taxi.

En coherència amb les observacions arreplegades, tant de caràcter general com a l'articulat, en les quals es considerava que l'Avantprojecte de Llei havia de contemplar la possibilitat que les persones físiques i jurídiques pogueren ser titulars de més d'una autorització de taxi, el CES-CV proposa la supressió de les Disposicions Transitòries Primera i Segona.

Disposició Final Cinquena. Habilitació per al desenvolupament reglamentari

El Comité considera que les disposicions necessàries per al desenvolupament i execució de la present Llei haurien d'aprovar-se en el termini màxim de sis mesos.

V.- CONCLUSIONS

El Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana valora positivament la remissió de l'Avantprojecte de Llei, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana, i considera que les observacions contingudes en el present dictamen contribuiran a millorar el mateix, sense perjudici de les consideracions que puguem realitzar-se en el posterior tràmit parlamentari.

Vist i plau
El president
Rafael Cerdá Ferrer

La secretària general
M^a José Adalid Hinarejos