

DICTAMEN AL ANTEPROYECTO DE LEY, DE LA GENERALITAT, DEL TAXI DE LA COMUNITAT VALENCIANA

De acuerdo con las competencias atribuidas al Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana por la Ley 1/2014, de 28 de febrero, y previa la tramitación correspondiente, el Pleno del Comité, en su sesión ordinaria celebrada el día 22 de febrero de 2017, emite el siguiente Dictamen.

I.- ANTECEDENTES

El día 24 de enero de 2017 tuvo entrada en la sede del CES-CV, escrito de la Honorable Sra. Consellera d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, Sra. M^a José Salvador Rubert, solicitando la emisión del preceptivo Dictamen del Anteproyecto de Ley, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, punto 1, apartado a), de la Ley 1/2014, de 28 de febrero, de la Generalitat, del Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana.

Junto al texto del Anteproyecto de Ley, se ha remitido a esta Institución la Resolución de inicio del procedimiento de elaboración, el Informe de necesidad y oportunidad, la Memoria económica, el Informe de repercusión en los sistemas de información y aplicaciones informáticas gestionadas por la Dirección General de Tecnologías de la Información, los Informe sobre impacto de género, en la familia y en la infancia y la adolescencia, el Informe de alegaciones de Presidència y de las Consellerias, el Informe de la Dirección General de Presupuestos, el Informe de la Direcció General d'Habitatge, Rehabilitació i Regeneració Urbana, el Informe de la Abogacía de la Generalitat, la Resolución del Director General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad por la que se somete a información pública el anteproyecto de ley y el certificado del Acuerdo del Consell del 16 de diciembre de 2016, que establece su aprobación, continuar su tramitación y su remisión al Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana y al Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana para su dictamen.

De forma inmediata, se convocó la Junta Directiva, en funciones de comisión de trabajo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 25.3 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Comité, a la que se dio traslado del Anteproyecto de Ley, para elaborar el Borrador de Dictamen, según dispone el artículo 41.1 del mencionado Reglamento.

El día 8 de febrero de 2017 se reunió la Junta Directiva para elaborar el borrador de Dictamen al Anteproyecto de Ley, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana, texto que fue expuesto en dicha sesión por el Director General

d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat, de la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori, Sr. Carlos Domingo Soler.

Nuevamente, los días 14, 16 y 20 de febrero de 2017, se volvió a reunir la Junta Directiva, para continuar en la elaboración del Borrador de Dictamen al Anteproyecto de Ley, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana.

Este borrador de Dictamen fue elevado al Pleno ordinario del día 22 de febrero de 2017 y aprobado, según lo preceptuado en el artículo 17.5 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del CES-CV, por unanimidad.

II.- CONTENIDO

El Anteproyecto de Ley, objeto del presente Dictamen, consta de Exposición de Motivos, 41 artículos, distribuidos en siete Títulos, con sus correspondientes Capítulos, Disposición Adicional única, tres Disposiciones Transitorias, Disposición Derogatoria única y siete Disposiciones Finales.

La **Exposición de Motivos** recoge las competencias en cuyo ejercicio se dicta la Ley, los objetivos y finalidades que se pretenden alcanzar y las líneas generales de su contenido, haciendo mención a los aspectos novedosos.

En concreto, se indica que la Generalitat ostenta la competencia exclusiva en materia de transporte terrestre, de acuerdo con la distribución competencial establecida en los artículos 148 y 149 de la Constitución Española, en relación con el artículo 49.1.15 del Estatuto de Autonomía de la Comunitat Valenciana.

En cuanto a los objetivos de la presente Ley, destacan la regulación íntegra, completa y ordenada de los servicios de transporte de viajeros en taxi, tanto urbano como interurbano, y la consolidación de un modelo de prestación de servicio basado en el profesional autónomo que es titular de una autorización de taxi, optando por reservar a las personas físicas el ejercicio de la actividad. Es también finalidad de la Ley ofrecer a los profesionales un marco jurídico que les permita realizar su actividad en condiciones de homogeneidad, modernidad y seguridad.

Por último, recoge como novedades, entre otras, la enumeración de derechos y deberes de los usuarios y las obligaciones de los profesionales del taxi y la posibilidad de crear órganos consultivos en materia de taxi.

El **Título I “Disposiciones generales”**, artículos 1 a 5, regula el objeto, ámbito de aplicación de la norma, los principios por los que se rige y el reparto competencial. Así mismo, recoge una serie de definiciones con el fin de facilitar la comprensión de la ley.

El **Título II “Régimen jurídico de la actividad del taxi”**, artículos 6 a 18, se divide en cuatro capítulos. El *Capítulo I* establece los requisitos para obtener las autorizaciones de taxi, su vigencia y suspensión, su visado, rehabilitación y reactivación, su transmisión y los supuestos de extinción. El *Capítulo II* regula los

vehículos y sus características, la capacidad y antigüedad de los mismos, así como la posibilidad de sustitución de unos por otros menos antiguos. En el *Capítulo III* se recogen las prerrogativas de la Administración y los servicios concertados y, por último, el *Capítulo IV* regula la autorización de Centros de Distribución de Servicios de Taxi.

El **Título III “Régimen Tarifario”**, artículos 19 y 20, establece el régimen tarifario de la prestación de los servicios de taxi mediante tarifas urbanas e interurbanas, así como las circunstancias en que los vehículos que prestan los servicios de taxi deben estar provistos de un taxímetro que permita a las personas usuarias controlar el precio del transporte.

El **Título IV “Áreas de prestación conjunta y régimen de prestación del servicio de taxi”**, artículos 21 a 23, regula las áreas de prestación conjunta como entidades formadas por varios municipios para mejorar la prestación del servicio de taxi. Además, establece el régimen de prestación del servicio de taxi en municipios y áreas de prestación conjunta y en puertos, aeropuertos y estaciones ferroviarias y de autobuses.

En el **Título V “Estatuto jurídico de las personas usuarias del taxi”**, artículos 24 a 26, se tratan los derechos y deberes de las personas usuarias del taxi y de las obligaciones de quienes prestan el servicio del taxi.

El **Título VI “Órganos consultivos en materia de taxi”**, artículos 27 y 28, prevé la creación de órganos consultivos en materia de taxi, en los que participarán representantes de la Administración, de las asociaciones de taxistas, de las asociaciones sindicales y personas usuarias.

El **Título VII “Inspección, infracciones y sanciones”**, artículos 29 a 41, se divide en cuatro capítulos. En el *Capítulo I* se hace una detallada regulación de la inspección; en el *Capítulo II* se establecen las infracciones y las reglas sobre la responsabilidad administrativa de las mismas. Por su parte, los *Capítulos III y IV* establecen las sanciones, las medidas cautelares necesarias para que las sanciones se apliquen de manera eficaz y el procedimiento sancionador a aplicar.

En la **Disposición Adicional Única** se indica la limitación en el otorgamiento de nuevas autorizaciones de taxi.

La **Disposición Transitoria Primera** establece que las personas físicas titulares de varias autorizaciones de taxi dispondrán de un plazo de dos años para transmitir a persona física todas aquellas autorizaciones de taxi que excedan de una, con derecho a conservar la más antigua.

La **Disposición Transitoria Segunda** dispone que las personas jurídicas titulares de autorizaciones de taxi dispondrán también de un plazo de dos años para su transmisión a una persona física.

La **Disposición Transitoria Tercera** señala que a los procedimientos ya iniciados antes de la entrada en vigor de esta Ley no les será de aplicación la misma, rigiéndose por la normativa anterior.

La **Disposición Derogatoria Única** deroga todas las normas de igual o inferior rango en lo que contradigan o se opongan a lo dispuesto en la presente Ley y en concreto las siguientes:

- Los artículos 4, 43 a 59, 95 bis, 100, 103.4 103 bis, 110.2, la disposiciones adicionales primera y cuarta y las disposiciones transitorias tercera y séptima de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

- El apartado cuarto de la Disposición Adicional Cuarta de la Ley 10/1998, de 28 de diciembre de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalitat.

- Los artículos 46 y 47 de la Ley 10/2006, de 26 de diciembre de Medidas Fiscales, de Gestión Administrativa y Financiera y de Organización de la Generalitat.

- La Orden de 31 de julio de 1985 de la Conselleria de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes por la que se regula la recogida de pasajeros por los servicios de transporte público de viajeros en vehículos de turismo.

En la **Disposición Final Primera** se modifica el artículo 96 de la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.

En la **Disposición Final Segunda** se indica que la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres será supletoria para lo no previsto en la Ley.

La **Disposición Final Tercera** establece que los ayuntamientos de la Comunitat Valenciana, cuyos municipios no formen parte de áreas de prestación conjunta, actualizarán sus ordenanzas sobre el servicio de taxi, ajustándolas a los términos de la presente Ley, en el plazo de un año.

Por la **Disposición Final Cuarta**, la Conselleria competente en materia de transportes ajustará el régimen tarifario del taxi a los criterios establecidos en la presente Ley en el plazo de seis meses.

En la **Disposición Final Quinta** se autoriza al Consell para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo, ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en la presente Ley.

La **Disposición Final Sexta** faculta al Consell, a propuesta de la persona titular de la Conselleria competente en materia de transporte, para actualizar el importe de las sanciones establecidas en la presente Ley.

Por último, la **Disposición Final Séptima** establece que la presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana.

III.- OBSERVACIONES DE CARÁCTER GENERAL

El objetivo de la presente Ley es la regulación íntegra, completa y ordenada de los servicios de transporte de viajeros en taxi en la Comunitat Valenciana, según se recoge en su Exposición de Motivos. Por tanto, el contenido del texto normativo tiene una incidencia directa sobre el conjunto del sector del taxi y, por ello, el CES-CV entiende que su elaboración debería haberse sustentado en un estudio previo del sector, permitiendo un diagnóstico certero de su situación. El Comité considera que en este análisis previo, la participación de las asociaciones más representativas del sector en nuestra Comunitat hubiera facilitado alcanzar un texto consensuado, en beneficio de los profesionales de esta actividad y de las personas usuarias del taxi.

El Consell en su reunión del día 16 de diciembre de 2016, acordó aprobar el Anteproyecto de Ley, de la Generalitat, del Taxi, y someterlo a consulta de determinadas asociaciones relacionadas con el sector del taxi. Así mismo, acordó remitir el texto aprobado al Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana y al Consell Jurídic Consultiu de la Comunitat Valenciana, todo ello en virtud de la Ley 5/1983, de 30 de diciembre, del Consell y del Decreto 24/2009, de 13 de febrero, del Consell, sobre la forma, la estructura y el procedimiento establecido de elaboración de los proyectos normativos de la Generalitat. No obstante, a diferencia de ocasiones anteriores, como venía siendo habitual, el órgano encargado de la tramitación del Anteproyecto de Ley no ha remitido al CES-CV la documentación relativa a las alegaciones, sugerencias u observaciones efectuadas por las asociaciones y entidades a las que se les ha sometido a consulta el texto, ni tampoco el correspondiente informe con las contestaciones a dichas alegaciones elaborado por la Conselleria competente. La remisión de esta documentación facilita la función de elaboración de los dictámenes que tiene encomendada el Comité.

La presente Ley pretende ofrecer a los profesionales del sector del taxi un marco jurídico que les permita la realización en condiciones de homogeneidad, modernidad y seguridad, reconociendo la contribución que prestan a la actividad productiva y económica, destacando el componente público que caracteriza sus prestaciones, como queda recogido en la Exposición de Motivos. En opinión del Comité, habría que añadir el reconocimiento al sector del taxi por su función social y de interés público, como consecuencia del trabajo que realiza con grupos de personas de movilidad muy reducida, por el interés demostrado por los profesionales del taxi en materia de formación para atender a estos colectivos y por el esfuerzo en invertir en los vehículos adaptados. Además, dicho reconocimiento se justifica por la labor medioambiental asumida por el sector al transformar la flota en un breve espacio de tiempo en vehículos menos contaminantes, asumiendo la totalidad del coste económico; así como, por realizar una actividad en horarios y en zonas donde el resto del transporte público no la desempeña por motivos económicos.

El Anteproyecto de Ley reconoce el derecho de elección de la persona usuaria para utilizar el medio de transporte que estime más adecuado, previa su contratación al margen de las vías públicas y determinados establecimientos reseñados en la Ley. Es por ello, que el Comité considera que el articulado debería incluir garantías en el servicio de transporte público del taxi, introduciendo medidas para evitar la competencia desleal y el intrusismo profesional en el sector del taxi.

El CES-CV entiende que el modelo de prestación de servicio de taxi debería contemplar la posibilidad de que tanto las personas físicas como jurídicas puedan optar al ejercicio de la actividad citada, sin limitar a una única autorización por persona habilitada, pudiendo establecerse una cifra máxima absoluta y otra relativa en función del número de licencias, de la población u otros parámetros objetivos.

Del análisis del articulado de la Ley queda constatado que ésta tiene por objeto consolidar un modelo de prestación de servicio basado en el personal autónomo. El CES-CV quiere poner de manifiesto que una exclusión radical de la persona jurídica resulta excesivo y considera necesario revisar esta postura y buscar nuevas fórmulas (civiles, mercantiles,...), manteniendo aquellas licencias otorgadas a personas jurídicas tal y como preveía la normativa vigente.

IV.- OBSERVACIONES AL ARTICULADO

Exposición de Motivos

La referencia que hace la Exposición de Motivos a la estructura del Título II, distribuido en cinco capítulos, no corresponde al contenido del texto normativo, en el que dicho Título se divide en cuatro capítulos.

Artículo 2. Definiciones

El apartado i) define el transporte con vehículo adaptado como aquel que se lleva a cabo con vehículo acondicionado para contener y utilizar silla de ruedas anclada y ocupada por una persona viajera. Esta definición excluye de las prestaciones de servicio público al transporte de menores. Según establece la modificación del artículo 117 del Reglamento General de Circulación, por trasposición de la Directiva Comunitaria 2014/37/UE relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos, los menores que midan 135cm o menos están obligados a viajar en asientos traseros y debidamente sentados en un sistema de retención infantil (SRI). Por tanto, el CES-CV propone ampliar la definición de transporte con vehículo adaptado, incluyendo el servicio a menores en las condiciones establecidas por la normativa en seguridad vial vigente.

Por otra parte, el Comité considera que debe quedar clara la figura del *“colaborador del titular del título habilitante”* y la relación jurídica entre ambos. En caso contrario, debería suprimirse su referencia en el apartado l) de este artículo.

Artículo 3. Principios

El Comité propone incorporar un nuevo principio al que debe someterse la prestación del servicio del taxi, añadiendo un apartado e) con el siguiente tenor:

“e) Respecto de los derechos de los profesionales, sean titulares o asalariados, evitando situaciones de explotación y cesión de trabajadores y cualquier otra situación de competencia desleal interna propia del sector, dotándolos de los medios necesarios reconocidos por la legislación vigente y la incorporación de los avances técnicos que

permitan la mejora de las condiciones de la prestación del servicio, la seguridad de los profesionales y la protección de medio ambiente.”

El Comité propone modificar la redacción del apartado c) de este artículo para resaltar el verdadero principio con el siguiente tenor.

“c) Asegurar el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio, que se prestarán mediante titulares, por sí o conjuntamente con trabajadores asalariados, que operan a su riesgo y ventura habilitados al efecto por la administración, mediante la competencia limitada en el sector y el establecimiento de tarifas obligatorias.”

Artículo 6. Autorización del taxi

En consonancia con la observación de carácter general relativa a autorizaciones, el CES-CV entiende que tal y como está redactado el articulado, podría coartar las expectativas de crecimiento y desarrollo de la actividad de los titulares, máxime cuando otras comunidades autónomas (Cataluña, Baleares,...) están permitiendo la concesión de varias licencias por titular, tanto persona física como jurídica. El Comité considera que en las disposiciones que sean precisas para el desarrollo, ejecución y cumplimiento de la Ley deberían determinarse las condiciones de acumulación de más de una autorización en un solo titular.

Artículo 7. Nuevas autorizaciones

El Comité propone que entre los puntos 1 y 2 de este artículo se adicione un nuevo punto en el que se indique que la creación de nuevas autorizaciones se realizará previa consulta a las asociaciones más representativas del sector, en su respectivo ámbito.

Artículo 8. Requisitos del titular de la autorización

El punto 1, apartado b) de este artículo establece que serán la Conselleria o Ayuntamiento correspondiente los que convocarán las pruebas para la acreditación de la capacidad profesional de los titulares de la autorización de taxi. Por ello, el Comité considera, por un lado, que los requisitos para acceder a dichas pruebas deben exigirse en las correspondientes convocatorias y, por consiguiente, propone la supresión del punto 2 del artículo 8. Por otro lado, considera que las bases de la convocatoria deberían incluir, en todo caso, una prueba psicotécnica que avale la capacidad para prestar de manera profesional el servicio público del taxi.

Por otra parte, el CES-CV entiende que el requisito de honorabilidad previsto en el punto 1, apartado d) de este artículo debe referirse a los delitos contra la seguridad vial o la integridad de las personas, *“siempre que sean relacionados con el ejercicio de la profesión de taxista”*.

En relación al apartado f), el Comité realiza dos propuestas. La primera es la eliminación de la exigencia de la *“domiciliación”* en el ámbito en el que se le otorgue la autorización del taxi, por entender que no afecta para una adecuada prestación del

servicio y limita otros aspectos como la transmisibilidad o la elección del domicilio del taxista. Y la segunda propuesta es ampliar el requisito exigido en este apartado permitiendo *“acreditar la titularidad del vehículo en régimen de propiedad, arrendamiento financiero, renting u otro régimen admitido por la normativa vigente, que atribuya la plena disposición del vehículo”*.

Artículo 9. Vigencia y suspensión de las autorizaciones

En el punto 1, el Comité estima más adecuado que *“las autorizaciones del taxi se otorguen por tiempo indefinido”*, en lugar de expedirlas sin plazo de duración prefijado, como recoge la redacción de este artículo.

Por otra parte, el CES-CV propone añadir a la actual redacción que *“en las localidades o áreas de prestación conjunta con más de 10 autorizaciones, se pueda paralizar hasta 5 años la autorización, con la posibilidad de prorrogar hasta otros 5 más si continúan las causas que motivaron la paralización”*.

Artículo 10. Visado, rehabilitación y reactivación

El Comité considera que la redacción del punto 2 debe concretar que las condiciones de dedicación que debe mantener el titular (persona física o jurídica) son *las mismas que tenía en el momento en que le fue expedida la autorización*; así como, *eliminar la obligatoriedad de prestar habitualmente el servicio*.

Artículo 11. Transmisión de la autorización del taxi

En relación con el contenido del punto 1 de este artículo, el CES-CV entiende que queda limitada la actividad profesional, vulnerando el libre ejercicio de la profesional e interfiriendo en el ámbito de otras comunidades autónomas.

Reiteradas sentencias en materia de seguridad social permiten compatibilizar la pensión con la titularidad de un negocio. Por tanto, no es obligatoria la transmisión de la autorización de taxi en los supuestos de jubilación o incapacidad que se recoge en los puntos 2, 3 y 4 de este artículo. De este modo su redacción tendría el siguiente tenor:

“2. Se establece el plazo de un año para la transmisión obligatoria de las autorizaciones a favor de las personas herederas en caso de fallecimiento del titular de la autorización. Dicho plazo podrá ampliarse a un año más a petición justificada de los herederos.

3. El plazo de un año se computará desde el día en que se produzca el hecho causante en el supuesto de muerte.

4. Las autorizaciones de nueva creación no podrán transmitirse durante los seis años siguientes a su adjudicación, salvo en el supuesto del fallecimiento de su titular.”

Artículo 13. Vehículos

En relación al punto 1, el Comité considera que los vehículos que prestan el servicio de taxi deben tener de 5 a 7 plazas, para mejorar dicho servicio, ampliables hasta 9 plazas en el caso de vehículos adaptados, entendiéndose por vehículos adaptados los que se han definido en la observación al artículo 2 de este dictamen.

Por su parte, en el punto 2, el CES-CV considera que todos los vehículos deben ser identificados por su matrícula, con independencia del resto de distintivos que se citan en este punto.

El Comité entiende que en caso de accidente o avería, con un tiempo de reparación superior a cinco días, el titular del vehículo podrá continuar prestando el servicio, durante un plazo máximo de tres meses, con un vehículo de características similares, a determinar reglamentariamente.

Por otro lado, el CES-CV propone la incorporación de un Registro de licencias.

Así mismo, cualquier vehículo dedicado a la actividad del taxi, deberá ajustarse a la Norma UNE 26-363-85, con el fin de asegurar la calidad mínima y la accesibilidad al vehículo.

Artículo 14. Vehículos de hasta nueve plazas.

En coherencia con la observación recogida al artículo 13 de este dictamen, el CES-CV propone suprimir este artículo o ajustar su redacción a la mencionada observación.

Artículo 16. Facultades de la Administración

El CES-CV propone una nueva redacción al apartado b) del punto 1 de este artículo, con la siguiente redacción:

“b) Medidas de control de la oferta, como número máximo de autorizaciones en proporción a la población, o días u horas de permanencia o de descanso, siendo en este caso especialmente exigible la previa justificación del interés público en la adopción de la medida a través de exigentes estudios de mercado previos y con audiencia de las asociaciones más representativas del sector y de las organizaciones sindicales más representativas de la Comunitat Valenciana.”

Artículo 18. Autorización de Centros de Distribución de Servicios de Taxi

En el punto 3 de este artículo, el CES-CV propone que la forma que deben tomar los Centros de Distribución de Servicios de Taxi sea la sociedad mercantil o cualquier otra de “economía social” de servicios, no sólo las cooperativas.

Artículo 20. Taxímetro

El Comité considera, por un lado, que el taxímetro debe contemplarse como un requisito de obligatorio cumplimiento, sin que haya lugar a excepción alguna a dicha obligación, con el fin de proteger los derechos e intereses económicos de las personas usuarias del taxi, y por otro lado, que de preverse la procedencia de excepción, siempre ha de plasmarse de forma clara, con descripción expresa del ámbito exceptuado y con indicación del instrumento o herramienta alternativa que permita al usuario poder determinar el precio del servicio.

Artículo 21. Áreas de prestación conjunta

En primer lugar, en el punto 2, el Comité propone suprimir el carácter permanente y definitivo de las Áreas de Prestación Conjunta.

El CES-CV desconoce el motivo por el cual el legislador ha exigido a las personas titulares de autorizaciones de taxi en municipios o Áreas de Prestación Conjunta, de 20.000 habitantes o más, la plena y exclusiva dedicación a su profesión, por lo que no puede realizar observación al respecto.

Artículo 24. Derechos de las personas usuarias del taxi

En el apartado p) de este artículo, el CES-CV propone añadir al final del mismo *“dentro de los parámetros de salud indicados por las autoridades sanitarias.”*

Artículo 26. Obligaciones de los prestadores del servicio del taxi

El apartado q) recoge la obligación de respetar las normas que se establezcan sobre tiempos máximos de conducción y de descanso obligatorio. El CES-CV entiende que debería incluirse en este apartado algún mecanismo tecnológico de control en aras a cumplir con la normativa, a la vez que se garantiza la seguridad de las personas usuarias.

Artículo 27. Mecanismos de consulta y participación

El término *“asociaciones sindicales”* es ambiguo, por lo que el Comité propone sustituirlo por el de *“organizaciones sindicales más representativas”*, por ser más acorde con su implantación real.

Artículo 33. Infracciones graves

En el apartado m) se recoge como infracción grave el *“cobro individual”*, salvo en los supuestos en que estuviese expresamente autorizados. A este respecto, el Comité entiende que debería especificarse qué se entiende por *“cobro individual”*.

Artículo 35. Sanciones

En el punto 1, último párrafo, se indica *“... y la posibilidad de declarar la caducidad del título administrativo habilitante”*. El CES-CV considera más correcto el uso del término *“extinción”* que el de *“caducidad”*, pues si bien la caducidad es una

forma de extinción, la misma está ligada al presupuesto de la inobservancia de un término perentorio basado en la exigencia de ejercicio de derecho, supuesto no contemplado en el articulado.

Artículo 39. Procedimiento sancionador

El punto 4 de este artículo prevé una reducción de la sanción por conformidad del 30%. Este porcentaje supone un agravio comparativo con las sanciones de tráfico previstas en la normativa de seguridad vial, que por conformidad se reducen en un 50%. Por tanto, el CES-CV entiende que debe aplicarse el 50% de reducción en los casos de conformidad, evitando la vulneración del principio de igualdad, ya que se trata de supuestos idénticos con consecuencias diferentes sin motivo alguno.

Disposición Transitoria Primera. De las personas físicas titulares de varias autorizaciones de taxi; y Disposición Transitoria Segunda. De las personas jurídicas titulares de varias autorizaciones de taxi.

En coherencia con las observaciones recogidas, tanto de carácter general como al articulado, en las que se consideraba que el Anteproyecto de Ley debía contemplar la posibilidad de que las personas físicas y jurídicas pudieran ser titulares de más de una autorización de taxi, el CES-CV propone la supresión de las Disposiciones Transitorias Primera y Segunda.

Disposición Final Quinta. Habilitación para el desarrollo reglamentario

El Comité considera que las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución de la presente Ley deberían aprobarse en el plazo máximo de seis meses.

V.- CONCLUSIONES

El Comité Econòmic i Social de la Comunitat Valenciana valora positivamente la remisión del Anteproyecto de Ley, de la Generalitat, del Taxi de la Comunitat Valenciana, y considera que las observaciones contenidas en el presente dictamen contribuirán a mejorar el mismo, sin perjuicio de las consideraciones que puedan realizarse en el posterior trámite parlamentario.

Vº Bº El Presidente
Rafael Cerdá Ferrer

La Secretaria General
Mª José Adalid Hinarejos