La gaceta del TAXI
La primera revista del sector
AÑO XXVI
NÚMERO 302
OCTUBRE 2021

En Málaga no salen las cuentas

- Asalariados de BCN denuncian el convenio
- Año decisivo en el conflicto taxi-VTC

www.gacetadeltaxi.com

ULTRAMARINE

EXPERIENCE MAX

ULTRAMARINE EXPERIENCE MAX

editorial

Descuadrados

Aunque la norma dice que, en suelo urbano, por cada treinta taxis debería haber un vehículo de alquiler con conductor, la práctica difiere mucho de la teoría. Estamos ante un evidente descuadre que, tal y como recoge la RAE, significa no solo no cuadrar las cuentas, sino que algo no se ajusta a la realidad. Porque si la realidad dice 1:30, en Málaga, donde han salido a la calle a pedir más control contra la competencia desleal, rozan ya el 1:1. Una situación que, en principio, debería cambiar en un año cuando entre en vigor plenamente el famoso y vilipendiado decreto Ábalos que obliga a estos vehículos a operar con una licencia urbana.

Hasta entonces nos quedan doce meses de incertidumbre para saber si el decreto llegará intacto, cercenado o, directamente, será abolido como amenazan algunos grupos políticos. Sentencias, impugnaciones y confrontación son algunas de las palabras que muy probablemente nos acompañarán durante los próximos meses en un problema que afecta a todo el sector.

Más minoritario, pero no por ello menos importante, es la lucha de los miles de trabajadores por cuenta ajena para tener un convenio digno que recoja y defienda sus derechos laborales. En Barcelona, consideran ilegal el convenio, en vigor desde 2013, y denuncian que se redactó a espaldas de los asalariados, a los que tampoco les salen las cuentas a final de mes. No obstante, a pesar de ser una pieza clave en el tejido del taxi de las grandes capitales, muchos profesionales se sienten "trabajadores de tercera" y piden a las asociaciones más apoyo en sus reclamaciones.

Falta mucho por hacer en un sector que continúa evolucionando hacia un futuro por definir que necesitará de empatía, entendimiento y colaboración a nivel interno, pero también externo. Cuadrar todos los pareceres en un taxi tan complejo no es tarea fácil, pero cuanto antes se empiece será mucho mejor para todos, sin duda.

sumario

4. Taxómetro

- *Con opinión propia*

6. Primera carrera

- *Málaga sale a la calle para protestar por la competencia desleal. La provincia se convierte en la primera en rozar el 1:1 entre taxis y VTCs y los profesionales del taxi demandan un mayor control a los competidores.*

10. Actualidad

- *Los asalariados de Barcelona piden un mejor convenio y denuncian las ilegalidades del actual*

16. Noticias

- *La precontratación vuelve a ser anulada por la justicia*
- *Protesta en Barcelona contra Free Now y Uber*
- *El nuevo régimen sancionador de VTCs ya en vigor*

22. En marcha

- *Comienza la cuenta atrás para que las VTCs estén más reguladas*

28. Emobility

- *Las noticias más ECO del motor*

30. + Info

- *Nuevos límites al pago en efectivo*

30. + Info

- *Autónomos y la subida del SMI*

Gaceta TAXI
www.gacetadeltaxi.com

GUSPIADA S.L.

Año XXVI - Número 302 - Octubre 2021

Edita: GUSPIADA, S.L.

Redacción: C/ Teniente Coronel Noreña, 18 1º B
Madrid 28045
Tels.: 91 506 24 09

Página web: www.gacetadeltaxi.com

Directora: Pilar Glez. Matorra
pgmatorra@gacetadeltaxi.com

Redactora Jefe: Olga Lobo,
olga@gacetadeltaxi.com

Redacción: Javier Izquierdo,
jizquierdo@gacetadeltaxi.com

Colaboradores: Germán Ubillos,
redacción@gacetadeltaxi.com

Dpto Comercial: GGM
comercial@gacetadeltaxi.com

Administración: info@gacetadeltaxi.com

AEEPP
PUBLICACIÓN MIEMBRO

Depósito Legal: M-17.622-1995

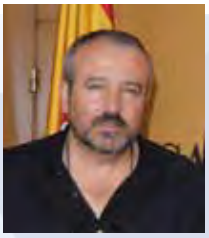
LA GACETA DEL TAXI no se hace responsable del contenido de los artículos ni de las opiniones de sus autores y tampoco necesariamente se identifica con los mismos. Queda prohibida la reproducción total o parcial del material gráfico y periodistico de esta publicación sin la autorización escrita de la editorial.

En La Gaceta del Taxi queremos saber qué pensáis de la actualidad del sector. Comparte tus opiniones con nosotros en nuestras redes sociales

También puedes escribirnos a redaccion@gacetadeltaxi.com

La Gaceta del Taxi
@gacetadeltaxi

Un sector olvidado, un sector engañado (XLV)



Manu Sánchez
Responsable Geet
Plataforma en defensa
del servicio público del taxi

"La esencia de la mente no reside en que piensas, sino en cómo piensas". Christopher Hitchens.

Competencias y responsabilidades

La versión consolidada del Tratado de la Unión Europea establece que, en relación con la delimitación de las competencias de la Unión, estas se rigen por el principio de atribución, mientras que el ejercicio de esas competencias se rige por los principios de subsidiariedad y proporcionalidad. Respecto al Estado español, esas delimitaciones se conducen por el principio de competencias, al intervenir el Estado y las CCAA. Un hecho que es reconocido por la Constitución (norma suprema) al establecer que España es un Estado de Autonomías.

La organización territorial del Estado, tal y como viene recogida en el título VIII de la Constitución, determina una doble potestad legislativa, la del Estado y la de las Comunidades Autónomas, por ello existe también una doble normativa, la estatal y la autonómica. Por consiguiente, el ordenamiento jurídico les atribuye el poder de legislar o de hacer leyes según el parlamento donde se elaboren.

La normativa estatal y la normativa autonómica poseen el mismo rango y fuerza, pero tienen acotado un campo material distinto determinado por el bloque de la constitucionalidad, así como por un conjunto normativo integrado por la Constitución, los Estatutos de Autonomía y determinadas leyes distributivas de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

En el caso de las CCAA solamente pueden legislar las materias y los aspectos que "estatutariamente" son de su competencia, porque, esto es muy importante, no todas las comunidades tienen las mismas, pues dependen de su nivel de autonomía.

Existen distintos tipos de competencias que son: las que asumen las comunidades autónomas, las exclusivas del Estado y las residuales. Vamos a analizar cada una de ellas.

La primera se refiere a las competencias que pueden asumir las CCAA que vienen reguladas en el artículo 148.1 de la Constitución. Entre ellas están la ordenación del territorio, la agricultura, la ganadería y el patrimonio histórico. Sin embargo, que puedan asumirlas no quiere decir que las asuman todas. En este punto tenemos que diferenciar las CCAA que accedieron a la autonomía por la vía lenta, y las que accedieron por la vía rápida. Las primeras podían asumir este listado de competencias en el momento que aprobaron sus "Estatutos de Autonomía" mientras que las que accedieron por la vía lenta necesitaban esperar cinco años para reformar sus Estatutos y ampliar sucesivamente sus competencias.

Las competencias exclusivas del Estado son de varios tipos: exclusivas en bloque, donde el Estado es el titular de todo, legisla, ejecuta y gestiona. Es el caso de extranjería, relaciones internacionales, administración de justicia, etc.

También están "las competencias compartidas", donde el Estado tiene el poder de legislar sobre una materia y las CCAA son competentes para ejecutar esa ley. Estamos en el caso de legislación laboral, materia mercantil, penitenciaria, propiedad intelectual o industrial entre otras. También están "las competencias concurrentes", en este caso el Estado dicta las bases de esa materia y la Comunidad Autónoma se encarga de desarrollar esa Ley de Bases y ejecutar la competencia. Los ejemplos que tenemos para este caso son educación, sanidad medio ambiente régimen local administración y pública y funcionarios. En este último caso voy a poner un ejemplo muy claro Tenemos el Estatuto Básico del Empleado Público que es una ley estatal, una ley básica y luego cada comunidad autónoma tiene su propia Ley de Función Pública que desarrolla este estatuto del empleado público.

Nos quedan por último "las residuales", que son las materias y competencias que no están asignadas expresamente al Estado. Entonces, ¿quién las asume?Pues las CCAA mediante sus estatutos de autonomía. Si se da el caso de que una comunidad autónoma decide no asumir una de estas entonces y en último lugar se encarga el Estado.

Algunas veces la coexistencia de las normativas estatal y autonómicas, genera en algunos casos conflictos competenciales y de ordenación entre el Estado y las Comunidades Autónomas y, corresponde a las cláusulas del artículo 149.3 de la CE arbitrarlos y resolverlos.

“No rechazamos la competencia,

Taxistas de Málaga esperando la llegada de clientes

El número de taxis y de vehículos de alquiler con conductor (VTC) en Málaga es ya prácticamente el mismo. La provincia de la Costa del Sol cuenta en estos momentos con 2.695 licencias de taxis frente a 2.240 autorizaciones de VTC, siendo la zona de España donde el volumen de estos tipos de servicios está más igualado.

Pese a esto, y siendo uno de los mayores quebraderos de cabeza para el taxi malagueño, el número de VTCs no es el único problema que encuentran los taxistas. Desde el sector denuncian que los conductores de VTCs no cumplen con la normativa y realizan servicios similares al taxi, cuando defienden que son y deben ser servicios diferenciados.

Durante los últimos meses han sido varias las ocasiones en las que los taxistas han pedido a la administración mayor control sobre la actividad de las VTCs, pero las respuestas no han sido las que ellos buscaban, y por ese motivo el pasado 23 de septiembre las principales organizaciones representativas del sector realizaron una protesta que finalizó en la sede del Ayuntamiento de Málaga.

Jesús Báez, representante del Grupo de Movilización de la Costa del Sol, explica en esta entrevista concedida a La Gaceta del Taxi que el taxi y las VTCs son cosas distintas, que están a favor de la competencia pero que la administración debe velar por el cumplimiento de la normativa.

Gaceta del Taxi.- ¿Cómo valoraría la situación que atraviesa el taxi de Málaga en estos momentos?

Jesús Báez.- La situación es complicada. Venimos de un año muy malo y es cierto que se ha empezado a notar cierta recuperación este verano con el turismo en la Costa del Sol, pero la falta de regulación de las VTCs se ha convertido en un gran problema de verdad.

G.T.- El pasado 23 de septiembre manifestaron ese hartazgo en una manifestación frente el Ayuntamiento, ¿cómo surgió la idea de la protesta?

J.B.- Se llevaba gestando desde hace algún tiempo. Hemos tenido conversaciones con el Ayuntamiento de Málaga a lo largo de este periodo de pandemia, pero eran conversaciones relativas a los horarios y los turnos de trabajo para hacer más efectivo el trabajo del taxi ante la falta de demanda. Luego

“La VTC y el taxi somos dos sectores diferenciados”

rechazamos las injusticias”

hemos pedido al Consistorio ayudas de carácter económico para el sector y la verdad que han sido escasas. Ha habido una ayuda de 100 euros y otra de 300 durante toda la pandemia. Nos parecen muy escasas porque cualquier taxista se ha gastado en gel hidroalcohólico y en desinfectante más de esa cantidad.

G.T.- Y luego la llegada de las VTCs...

J.B.- Claro. Si a todo eso le sumamos que llegó el verano, empezó a haber más trabajo, más movimiento y obviamente las VTCs que estaban paradas empezaron a moverse a su forma habitual, con malas praxis, intrusismo profesional y de una forma que consideramos totalmente ilegal. Están incumpliendo la ley. No estamos en contra de la competencia, pero es que las VTCs no tienen que hacer competencia comercial con el taxi porque somos dos sectores diferenciados para trabajos distintos. No se trata de debatir sobre el libre mercado y la competencia. No tenemos la necesidad de competir porque nosotros somos un servicio público regulado, ellos son un servicio privado, y debe haber una precontratación para diferenciarnos.

G.T.- Todo esto se lo transmitieron al Ayuntamiento, ¿cuál fue su respuesta?

J.B.- A lo largo del verano hemos ido con toda nuestra buena intención al Ayuntamiento de Málaga a pedirle un mayor control policial para la actividad de las VTCs. Sin embargo, cuando hablábamos de regulación y precontratación de estos servicios, el Ayuntamiento nos mandaba a la Junta de Andalucía. Después, la Junta se escudaba en que jurídicamente no puede hacer mucho explicando que ya se había intentado regular en otras regiones y se lo habían echado para atrás. Sin embargo, consideramos que el Ayuntamiento si hay cosas que puede hacer y una de ellas es formar a la Policía Local y dotarle de medios para sancionar las irregularidades que cometan las VTCs. Mira que tienen pocas normas, pocas cosas que cumplir, y resulta que no lo hacen.

El eterno problema de los “piratas”

G.T.-¿Qué acciones pueden llevar a cabo para hacer que sí cumplan esas normas?

J.B.- La administración local puede aumentar la presencia policial y sancionar de forma efectiva para evitar las malas praxis. También puede crear dotaciones específicas de transporte que estén bien informadas porque en no pocas ocasiones los taxistas se conocen mejor la LOTT y el ROTT que los propios agentes. Por eso cuando nos dicen que no pueden hacer nada pensamos que nos toman por tontos.

G.T.- Además de esto, en Málaga tienen un problema grave con los conductores “piratas” ...

J.B.- Es exagerado. No se puede ni imaginar la mafia que hay en el aeropuerto de Málaga, pero también en la estación de autobuses y en la estación de tren. Y con respecto a eso, ni el Ayuntamiento ni AENA hacen absolutamente nada. No entendemos la razón porque genera una situación de inseguridad tremenda. Hay bandas organizadas de mafiosos que mueven y meten coches en los aparcamientos del aeropuerto sin control alguno y cualquier día puede ocurrir una desgracia.

G.T.- Lamentablemente, como con muchas otras cosas, cuando quieran acabar con ello igual es tarde...

J.B.- Exactamente. Aquí tienen las puertas abiertas y son bandas totalmente organizadas y como ven que hay total impunidad, así actúan. Esto se solucionaría con agentes de paisano y una patrulla fija de uniforme ya que en cuanto aparecen los agentes, salen corriendo. Sin embargo, aquí tenemos el problema de que el aeropuerto pertenece a un distrito de Málaga y tienen dos turnos de patrulla de Policía Local para cubrir un área que incluye los centros comerciales grandes que hay a la salida de la capital, todo un barrio playero de Málaga que está al otro lado del río, todos los polígonos industriales que están pegados a ese río, el aeropuerto, más un distrito que está fuera de los límites del aeródromo. Estamos hablando de que probablemente el distrito más extenso de Málaga en área tiene una dotación que la tiene que compartir con el aeropuerto.

G.T.- ¿Se sienten desprotegidos ante este problema de los “piratas”?

J.B.- La falta de dotación provoca que cuando llamas a la Policía Local porque una VTC está cometiendo una irregularidad no pueden acudir. En el caso de los “piratas”, si les recuerdas que no pueden estar allí se envalentonan y te amenazan. Hay compañeros a los que les han pegado una paliza. AENA no hace nada por solucionar el problema. No pueden siquiera poner una barrera para impedir que los conductores ilegales accedan

Jesús Báez, representante del Grupo de Movilización de la Costa del Sol

Los taxistas demandan un mayor control de los piratas en estaciones

al parking a sus anchas, pero si pueden dejarnos sin servicio de bar porque dicen que la concesión se ha perdido. No tenemos ni baño, estamos debajo de una chapa metálica y sin aseos, la opción que queda es ir a un matorral o sacar el coche de la bolsa de taxis para acudir a un servicio de una gasolinera. Esa es la situación actual que tenemos en el aeropuerto.

G.T.- Por ese motivo también decidieron realizar una protesta contra AENA...

J.B.- Así es, porque la dejadez no es solo de parte del Ayuntamiento, AENA no ha hecho nada por el sector del taxi y por ese motivo convocamos una concentración a pie en el aeropuerto para que se nos escuche (finalmente esa protesta fue desconvocada por las asociaciones).

G.T.- Volviendo al tema de las VTCs, y más allá de las irregularidades en las que puedan incurrir los conductores, lo cierto es que el número de estas autorizaciones en Málaga ya es muy similar al taxi. ¿Qué piensa al respecto? ¿Qué margen de maniobra le queda al taxi al respecto?

J.B.- Estamos convencidos de que el taxi tiene que asumir la vía judicial en todo este despropósito. Si las empresas de VTCs ponen todos sus recursos en eso, el taxi tiene que organizarse judicialmente para presentar acciones. Siempre he defendido la batalla en la calle para conseguir la justicia en el taxi. No estamos en contra de la libre competencia, pero rechazamos las injusticias, y lo que no puede ser es que haya unas leyes y no se estén cumpliendo. Hay una serie de normas para que estén diferenciados los dos sectores y uno está invadiendo el terreno del otro. En ese sentido, la lucha del taxi debe ir por tres vías. La primera, la vía reivindicativa, para forzar a los políticos a hacer que se cumplan las leyes. Por otro lado, está la vía comercial, porque tenemos que dar un excelente servicio y estar a la cabeza de la innovación, que ya lo estamos, porque por ejemplo el parque móvil de taxi es mucho más ecológico y sostenible que el de las VTCs donde el 95% de los coches son diésel. Tenemos aplicaciones potentes y las emisoras llevan trabajando hace mucho tiempo con los últimos sistemas antes de que viniesen estas nuevas plataformas a inventar el arroz. Esta parte también implica que sepamos vendernos porque muchas veces los clientes tienen un desconocimiento de nuestros problemas. Por último, en tercer lugar, está la parte legislativa y judicial. Ahí el taxi tiene que organizarse, ponerse las pilas y presentar batalla judicial.

Javier Izquierdo

"Los taxistas conocen mejor la norma que los agentes"

El taxi da una oportunidad a AENA

Además de la protesta que se llevó a cabo el pasado 23 de septiembre frente al Ayuntamiento de Málaga, las asociaciones representativas del sector habían convocado una concentración una semana después en el aeropuerto para protestar contra la dejadez de AENA y exigir un mayor control contra la competencia ilegal.

Sin embargo, el día anterior a la movilización, las organizaciones decidieron desconvocarla. Días después de la manifestación que se llevó a cabo por las calles de Málaga se produjeron distintas reuniones con la Policía, el Ayuntamiento y AENA, y parece ser, según explicaron los taxistas, que las partes están dispuestas a escuchar los requerimientos presentados por el sector del taxi.

Entre las peticiones, los taxistas solicitan que en el aeropuerto quede señalizado que se utilice el taxi legal como servicio de transporte, se proporcione mejor información al cliente y por la megafonía se recuerde el uso de este servicio legal de transporte.

Además, el colectivo también solicita que la Policía Local destine la patrulla Halcón para el aeropuerto, con apoyo de paisano para el control y la inspección de todo el transporte. También piden que se sume a las labores de control la Policía Nacional.

Los taxistas demandan poder utilizar los baños y que se reactive el servicio de limpieza en la Bolsa de taxis. Con respecto al bar de esa zona de espera de taxistas, solicitan que el Departamento Comercial busque una fórmula para que la licitación no salga conjunta con la de todo el aeropuerto, para que se den opciones también a los hosteleros de la ciudad.

Las asociaciones del taxi de Málaga entienden que AENA puede llevar a efecto estas peticiones y por ese motivo le dan un voto de confianza para que se pongan en marcha, recordando que si no se cumplen estos propósitos, el taxi "se echará rápidamente a la calle".

Los asalariados denuncian

Aunque llevan tiempo denunciando públicamente la ilegalidad del convenio colectivo del sector del taxi de Barcelona, la situación sigue igual que en 2013, fecha en la que entró en vigor la última actualización. El texto, que contradice abiertamente el Estatuto del Trabajador y el convenio nacional, lleva vigente ocho años sin que se haya podido revisar ante la falta de legitimidad del sindicato CNT, el único que ha intentado que se derogue.

En Barcelona trabajan como asalariados unas 3.000 personas

El 30 de noviembre de 2012 la Asociación Empresarial del Taxi, Associació d'Empresaris de Vehicles amb Conductors, la Associació Barcelonina d'Empresaris i Autopatrons Taxistes, el Sindicato de Taxistas Autónomos de Barcelona, CCOO y UGT firmaron el convenio colectivo de empresas de taxis y alquiler de vehículos con conductor para los años 2013-2017. Desde entonces, ese mismo convenio se mantiene en vigor con unas condiciones que, según denuncian asalariados y sindicatos, van en contra del convenio nacional e incluso del Estatuto del Trabajador. Sin embargo, a pesar de que se trata de algo evidente y de que todo el mundo sabe que las condiciones laborales no cumplen con la legalidad, pocos son los que dan la cara o alzan la voz e intentan mejorar sus condiciones laborales.

Uno de ellos es José, que ha querido dar publicidad a un convenio que ha calificado de "degradante" para estos profesionales del sector. Unos 3.000 en Barcelona donde, en su mayoría, trabajan para empresas con flotas de taxi.

"El convenio está hecho a la carta para estos señores empresarios del taxi de Barcelona", nos explica, "y no se entiende que ni UGT ni CCOO lo hayan firmado, porque es ilegal", insiste este taxista, para quien los derechos laborales del asalariado del taxi "no existen según este convenio".

Pero, ¿qué hace que este convenio sea "ilegal"? Porque a diferencia de lo que contempla el convenio nacional, "no hay ni horas extra, ni nocturnidad, porque están dentro del salario base", nos explican desde la CNT. "Si las quiere cobrar tiene que guardar los tickets de recaudación".

Tampoco respeta el periodo de prueba. Según el convenio nacional, "la duración máxima del período de prueba y para el grupo profesional de conductor/a, que habrá de concertarse por escrito, será de cuatro meses". En Barcelona es de un año, incumpliendo así la norma nacional que especifica que "en ámbitos de negociación inferiores podrán establecerse períodos de duración del período de prueba, inferiores a los aquí establecidos".

"Lo que no se entiende", insiste José, "es cómo es posible que este convenio, que contradice claramente el estatuto del trabajador, se haya podido aceptar en Trabajo".

Las gratificaciones extraordinarias, en julio y en diciembre, deberían ser del cien por cien del salario base del convenio de aplicación. En Barcelona, sin embargo, denuncian que las dos pagas "con cobro anual", se abonarán el 31 de julio y el 31 de diciembre, res-

El convenio se ha hecho "a la carta" de los empresarios

un convenio “ilegal”

“Los asalariados somos la tercera división del sector”

pectivamente, a razón de 30 días naturales. El importe de cada una de ellas, 350 euros durante la vigencia del convenio, que también establece como base de cotización la que corresponda a 1.150 euros.

En cuanto a las vacaciones retribuidas, “durante toda la vigencia del Convenio, el importe ha de ser el equivalente a 700 euros brutos anuales fijos”. Y como se lamenta José, “¿quién puede irse de vacaciones con ese salario?” Para este trabajador del taxi, que ha ido y ha vuelto del sector en varias ocasiones, “los asalariados somos la tercera división del sector, a pesar de que hacemos el mismo trabajo que un titular”, y señala a las asociaciones como partícipes de esta situación , “ya que no quieren saber nada de nosotros”.

A pesar de la situación en la que viven los asalariados del taxi en Barcelona, pocos son los que se animan a denunciar el convenio. “Son muchos los que prefieren mantener un trabajo precario y que está fuera de la legalidad antes que denunciarlo o hacer otra cosa”, se lamentan desde la CNT, el único sindicato que trabaja en derogar este convenio. “Desde el principio intentamos impugnar aquellos artículos que van en contra del Estatuto o del Convenio nacional y llegamos hasta el TSJC pero la sentencia fue que no teníamos legitimidad activa porque no teníamos suficientes afiliados”, nos explican.

Para el taxi y sin el taxi

Y volvemos al principio. ¿Cómo es posible que este convenio, vital para miles de profesionales del taxi de Barcelona no cuente con las firmas de sindicatos que representan a los asalariados del taxi?. “El convenio ha sido firmado por dos personas de UGT y CCOO que trabajan en una empresa de autobuses y, aunque no tienen tampoco legitimidad se sientan, porque la ley les legitima como agentes sociales, convirtiendo esta situación en una trampa donde la patronal ha confeccionado un convenio a su medida y a espaldas de los trabajadores del taxi”.

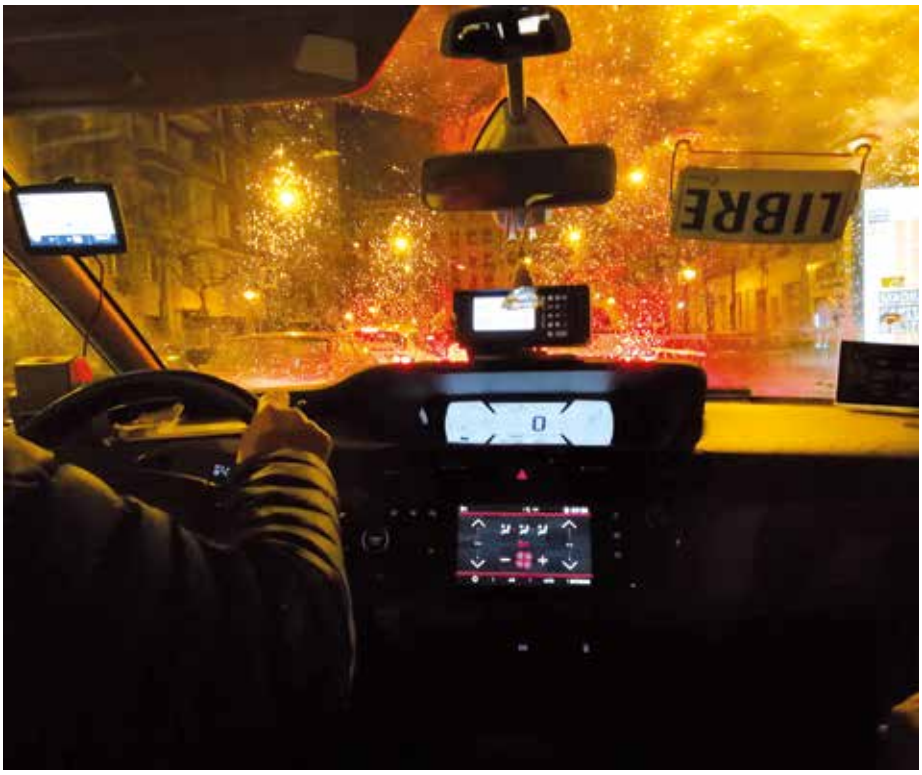
La falta de unidad dificulta la consecución de derechos laborales

Desde CNT nos aseguran que pese a lo difícil que tienen conseguir legitimidad para poder negociar el próximo convenio, se pueden hacer varias cosas para lograr su modificación. Por ejemplo, seguir presionando y denunciando a nivel individual el convenio. “El juez cuando vea que el parte del articulado es ilegal puede declarar nulo todo el convenio. aunque esto todavía no lo hemos intentado porque no hay mucha gente que se anime a denunciar a la empresa”. En Madrid, sin embargo, ya se han presentado más de 3.500 denuncias en este sentido, tal y como nos explican desde la Unión de Conductores Asalariados del Taxi, UCAT.

“Sin duda hay que concienciar a la gente y es muy difícil conseguirlo, porque la gran mayoría de los taxistas asalariados o tienen miedo o se encuentran en una situación económica muy difícil o directamente no quieren problemas. No todos son iguales, evidentemente, y hay quienes están peleando, pero hay gente que prefiere la precariedad”, nos comentan. A pesar de ello, siguen trabajando para hacer llegar el mensaje de que unidos, pueden conseguir más cosas. “Estamos presentes en todas las redes sociales, llevamos a cabo reuniones periódicas para informar sobre este y otros temas y hemos conseguido pequeñas victorias en este sentido. Recientemente conseguimos que las trabajadores de Taxi Line despedidas en 2019 por haber creado una sección sindical fueran readmitidas pagándoles los dos años de salario de tramitación durante los años que estuvieron despedidas”.

Cada uno a lo suyo

Desde los asalariados, que solo en Madrid y Barcelona pueden ser más de 6.000 profesionales, casi un 10% del sector, sienten la falta de organizaciones para defender sus derechos. “En el taxi hay tres tipos de taxistas. Está el empresario, que forma sus propias asociaciones, el autónomo, que también crea sus propias asociaciones, y el asalariado, que intenta organizarse en asociaciones o sindicatos independientes o en los clásicos”, nos aclaran desde la CNT. “Esa es la gran diferencia, aquí cada tipo de taxista hace su propia asociación. No hay unanimidad y al final cada uno lucha por sus intereses”.



Durante años las noches son trabajadas por conductores asalariados

Si bien es cierto que hay asociaciones del sector que sí invitan a afiliarse a los asalariados, no es lo habitual. "Lo normal es que en las asociaciones del taxi solo puedan entrar autónomos", lo que dificulta en muchas ocasiones que los trabajadores del taxi conozcan todo lo que sucede en el sector.

Desde hace un par de años, en Madrid, existe la Unión de Conductores Asalariados del Taxi, UCAT, una organización desde la que quieren canalizar cualquier tipo de denuncia sobre el convenio o las malas prácticas empresariales. "Nuestra lucha no es solo contra el mal empresario, también contra el asalariado cómplice", nos aseguran. En su opinión, hay muchas situaciones irregulares que no se denuncian porque los asalariados prefieren "callar y cobrar".

A pesar de las dificultades a las que se enfrentan, desde UCAT también pretenden mejorar el convenio actual, "estamos luchando por algo que nos afecta a todos", y, como decíamos anteriormente, ya han presentado unas 3.500 denuncias ante la justicia en este sentido.

Porque ellos, al igual que en Barcelona, también han intentado sentarse a la mesa a negociar el convenio con el mismo resultado, cero. "El convenio va ligado a la ley sindical española y hay que cumplir con unas condiciones que son muy complicadas de conseguir en nuestro sector. Necesitamos tener delegados sindicales, algo que es muy difícil", nos apuntan.

En su caso, lo que pretenden con estas denuncias es que la comisión negociadora vuelva a reunirse. "Estamos ahora en ese proceso", nos aseguran, y nos adelantan algunos aspectos importantes de ese nuevo convenio. "Exigimos un salario fijo más la comisión del total de la recaudación. Actualmente es un 45% de la recaudación. De esta manera buscamos una solución que sea factible, porque queremos que al titular de la licencia le siga saliendo rentable tener un trabajador, pero acabar al mismo tiempo con el fraude". La clave está, nos aclaran, en que cobrarían lo mismo pero de forma regularizada, en la nómina. "Ahora con la pandemia y los ERTE esta situación irregular se ha notado mucho", puntualizan. En su opinión, quienes tienen trabajadores a su cargo deberían tener en cuenta la rentabilidad de su negocio sin cometer ningún fraude. "Esto es sencillo, si no es rentable tu negocio, no contrates trabajadores y despide al que tienes. Pero muchos no quieren despedir porque no quieren pagar la indemnización", critican.

Aunque no puedan negociar el convenio, nos cuentan desde UCAT que se han reunido con el Ayuntamiento de Madrid "para que obligue al titular de la licencia a trabajar mínimo ocho horas". Actualmente, aseguran, hay 1.285 titulares de una licencia del taxi sin la cartilla que les permitiría explotar su licencia, y muchos de ellos poseen más de una. "El Ayuntamiento podría obligarles a vender sus licencias en un plazo de un año si no la explotan ellos mismo, y si no se retiran, venderlas por 30.000 euros a asalariados que queramos adquirirlas". El sector se profesionalizaría, aseguran, dándole una oportunidad a una persona que sí esté interesada en trabajar la licencia. Además, por es precio, se amortizaría la licencia en 3 o 4 años, "lo que supondría que quien coge esa licencia ni está agobiado él ni el asalariado, en caso de tenerlo".

Olga Lobo

Muchos trabajadores prefieren "callar y cobrar" y no denunciar

Sin representación sindical legítima

Actualmente no hay ningún sindicato que sí represente a los asalariados del taxi que tenga legitimidad para poder sentarse a la mesa y redacatar un nuevo convenio. Ni en Barcelona ni en Madrid. Este es uno de los principales problemas al que se enfrentan los trabajadores del taxi a la hora de defender sus derechos laborales.

Por este motivo, en 2013 el convenio vigente a día de hoy en Barcelona fue rubricado por las asociaciones empresariales del sector, con flotas de taxis y trabajadores a su cargo, y por CCOO y UGT. Dos sindicatos que no tenían ningún vínculo con el sector del taxi. Según nos han explicado diversas fuentes, los firmantes trabajan como conductores de autobús. Nadie que representara a los asalariados del taxi firmó por ellos un convenio que lleva ya ocho años en vigor.

Si quieres visibilidad para tu MARCA,

BÚSCANOS EN

gaceta TAXI del .com

Ya nos leen más de 1 millón de personas online

Más de 11.000 seguidores en nuestras rr.ss

Líderes absolutos desde siempre

Llegamos a tu cliente con tan solo un click

Apuesta por lo digital

La tecnología híbrida que

Nueva gama Toyota para taxi

Desde 1997, fecha en la que se lanza la primera generación del Prius, Toyota ha vendido más de 18 millones de vehículos híbridos en todo el mundo. De ellos, un porcentaje significativo ha formado parte de las flotas de taxi, convirtiéndose el sector en un abanderado de esta tecnología pionera. Una estrategia de éxito en España, donde la penetración en el mercado de los modelos híbridos de Toyota supera en algunas capitales el 40% de la flota.

Después de muchos años en el taxi, el Prius+, símbolo de la movilidad ecológica, se ha despedido del mercado europeo con un relevo que sigue teniendo nombre y apellidos Toyota. Corolla Sedan Electric Hybrid y Proace Verso TPMR son los dos modelos que forman la familia del taxi para la marca Toyota con el objetivo de seguir sumando kilómetros juntos, aportando su eficiente mecánica, fiabilidad, tamaño y prestaciones. Y pronto se unirá también el Toyota Camry Electric Hybrid.

El primero en hacerlo ha sido el Corolla Sedan Electric Hybrid, que desde hace poco tiempo ya viste los colores del taxi. Equipado para garantizar el confort al volante de los taxistas, con largas jornadas de trabajo, este modelo se ha convertido en la punta de lanza del compromiso de Toyota con el sector. Con los consumos más bajos de la gama Corolla Sedan, 4,3 l/100km y las emisiones de CO2, 98 g/km, este modelo satisface también a unos profesionales cada vez más comprometidos con el medioambiente. Su equipamiento con asientos delanteros calefactables y el soporte lumbar con ajuste eléctrico para el conductor, entre otros, así como la gran capacidad de su maletero, de 471 litros, son otros de los puntos fuertes de este modelo.

De fácil conducción, gracias al cambio automático y diferentes elementos como la cámara de visión trasera, la pantalla de 17,78 cm (7") del cuadro de instrumentos o el sistema multimedia Toyota Touch®2 de 20,32cm (8"), compatible con Apple CarPlay y Android Auto™, convierten al Corolla Sedan Electric Hybrid en una apuesta segura para quienes buscan un vehículo cómodo al volante.

Pero tan importante es la comodidad y el confort como la seguridad. Dotado con el Toyota Safety Sense, este modelo combina un equipamiento de seguridad activa, líder en su clase, con dispositivos de seguridad pasiva, como el airbag de rodillas para el conductor. Una tecnología puntera en el mercado que ofrece cierto grado de autonomía, avisando al conductor de posibles peligros y asistiendo a la conducción.

Equipamiento premium

Junto al Corolla Sedan Electric Hybrid, el taxi tendrá también a su disposición el nuevo Camry Electric Hybrid con la última generación del sistema híbrido de Toyota. Una berlina de alta calidad que llevará al sector a un nivel superior gracias al aplomo que transmite su diseño y que hará de los servicios de larga distancia una experiencia distinta, donde la imagen del negocio estará a la altura de lo que el propio

Proace Verso TMPR, movilidad accesible para todos

mueve el taxi

profesional decida. Agradable y amplio a bordo, su habitáculo independiente a la zona de carga, permite una mejor insonorización y climatización.

Con novedades en su diseño y tecnologías renovadas, esta versión lleva un paso más allá los rasgos distintivos que siempre han diferenciado a esta gran berlina: diseño elegante, comodidad, seguridad y equipamiento premium. En cuanto al habitáculo, está presidido por la gran pantalla táctil flotante de 9" que permite controlar el sistema de información y entretenimiento, y se encuentra ubicada en una posición superior para una mayor visibilidad y facilidad de uso.

Al igual que otros modelos, el Camry Electric Hybrid también cuenta con el Toyota Safety Sense, que hace de la conducción una experiencia más segura. Un conjunto de tecnologías de seguridad activa y de ayuda a la conducción que contribuyen a evitar o mitigar colisiones en un amplio abanico de situaciones de tráfico.

Corolla Sedan, nuevo símbolo de la movilidad ecológica

Accesible

A través de su programa Toyota Se Adapta, con el que se satisfacen todas las necesidades de movilidad mediante las diversas adaptaciones, el fabricante japonés presenta las mejores soluciones para el transporte de personas con movilidad reducida (TPMR), como el Proace Verso TPMR. Con espacio interior para llevar hasta 6 pasajeros, el taxista podrá trasladar a personas con movilidad reducida, gracias a las cinco plazas y una para PMR, o hasta siete plazas, incluido el conductor.

El nuevo eurotaxi cuenta con todos los elementos obligatorios según la norma UNE 26494, permitiendo la máxima accesibilidad con asideros y peldaño eléctrico lateral para facilitar la entrada al vehículo. Acceder con la silla de ruedas será sencillo al contar con la rampa de acceso con una inclinación mínima. La rampa hace las veces de suelo para la tercera fila de asientos y el maletero cuando no se está realizando un transporte para una persona con movilidad reducida.

Con climatizador automático que permite ajustar la orientación de la ventilación así como la temperatura deseada de los pasajeros en una o varias zonas. Además, no será necesario pasar por ITV para legalizar la adaptación porque desde Toyota Se Adapta y Euromobility ya han hecho este trabajo para el taxista, con una homologación previa a la matriculación del vehículo.

Sea cual sea el modelo elegido y bajo el lema "nosotros nos ocupamos del vehículo de nuestro cliente para que él se centre solo en su negocio", Toyota ofrece la entrega del vehículo con todos los dispositivos necesarios para desarrollar su actividad. El taxímetro de espejo perfectamente integrado en el vehículo, la impresora bluetooth y el módulo luminoso. Y todo con la misma garantía que el vehículo, 3 años o 100.000km, lo que antes suceda.

Desde Toyota se mantienen firmes en su compromiso con una sociedad futura en la que no solo no habrá emisiones, sino que se conectarán personas, edificios y vehículos en un ecosistema único, que dará lugar a una sociedad mejor, con la movilidad para todos como eje. Una movilidad que va más allá de los automóviles.

Servicio premium a bordo del Camry

Protestas en Barcelona contra Free Now

Imagen de la protesta en Barcelona. Foto Élite Taxi Barcelona

El pasado 28 de septiembre, unos 1.300 taxis protestaron contra la posición que mantiene Free Now con el sector del taxi, según explicó Élite Barcelona, asociación que convocó la manifestación. Desde Élite Barcelona acusan a Free Now de "engañar al sector del taxi" al negar que se hayan aliado con empresas como Uber a nivel europeo a través de la asociación MOVE EU. Según los taxistas, a través de esa alianza, ésta y otras compañías estarían demandando la eliminación de las regulaciones al sector de los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC). Aunque Élite Taxi Barcelona esperaba poder reunirse con algún representante de la compañía, esto no fue posible ya que la empresa dio orden a sus trabajadores de no acudir a la sede y teletrabajar.

La justicia insiste y vuelve a anular la precontratación de VTCs

Después de darle la razón a Uber, el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) ha vuelto a fallar en contra de la precontratación de los vehículos de alquiler con conductor, incluida en el Decreto 200/2019, de 17 de diciembre que regula el servicio de VTCs en esta comunidad. En esta ocasión, el Tribunal ha dictado a favor de la Autoridad Vasca de la Competencia (LEA/AVC), que había solicitado la nulidad del intervalo de 30 minutos para solicitar el servicio al restringir la libertad de empresa en perjuicio de los consumidores, además de ser contrario a la Ley 20/2013, así como anular la restricción a la geolocalización al ser contraria a la Ley 20/2013.

En la sentencia, el TSJPV señala que la exigencia de un intervalo de 30 minutos para solicitar el servicio dificulta de forma extraordinaria a las VTC el acceso al mercado. Recoge además que "tal espacio temporal, en la práctica, para el usuario sólo es posible de cumplir cuando la necesidad de transporte se conoce con anterioridad e, incluso, se puede saber el horario" e indica que el número de servicios de esta clase es muy escaso.

El TSJPV también da la razón a LEA/AVC respecto a la restricción de la geolocalización establecida en el Decreto impugnado, que trataba de evitar la contratación de viajeros en la vía pública que no hubieran contratado previamente el servicio. La Sala entiende que esta restricción no está suficientemente justificada pues, por un lado, no cabe parar manualmente un VTC cuando se encuentra circulando y, por otro lado, no existe obstáculo alguno para que plataformas de taxi den este servicio a sus clientes, lo que, de hecho, ya se está utilizando aún cuando no mayoritariamente por los titulares de licencias de taxi.

El TSJPV también anula la restricción de la geolocalización

El fin de las restricciones da aire al taxi

El fin de las restricciones incrementa la movilidad nocturna

La Comunidad de Madrid ha eliminado todas las restricciones horarias en la hostelería y ocio nocturno, aumentando además los aforos en el interior de los establecimientos. Esta decisión del Gobierno Regional, justificada por una mejor evolución de la pandemia y el avance de la vacunación, supone una buena noticia para sectores como el del taxi, que ven aumentada su demanda.

Junto a la eliminación de las restricciones horarias, también aumentará el aforo en el ocio nocturno, pasando del 50% al 75%, y los cines y los teatros podrán estar al 100% de su capacidad. Estas novedades traerán consigo irremediablemente una mayor movilidad en la ciudad, que poco a poco va retomando su normalidad previa a la pandemia.

Sin embargo, este optimismo por parte no lo comparten el resto de comunidades, si bien es cierto que cada vez se relajan más las limitaciones. En Andalucía, por ejemplo, los locales de ocio nocturno pueden abrir hasta las 3.30 de la madrugada, pero aún no pueden abrir durante toda la noche como en la capital. En Valencia, una de las ciudades que más ha tardado en eliminar el toque de queda, los locales pueden abrir hasta las 3 de la madrugada, con un aforo máximo permitido del 50% en el interior y el 100% en las terrazas.

Más limitaciones horarias hay todavía en vigor en Barcelona. Los bares y restaurantes de la Ciudad Condal pueden abrir hasta las 00.30, mientras que el aforo en el interior es del 50% y en el exterior del 100% en las terrazas.

Absuelto un taxista acusado de agresión sexual, robo y lesiones

Un taxista guipuzcoano ha sido absuelto tras haber sido acusado de agresión sexual, robo, injurias y lesiones cometidos presumiblemente sobre una clienta, que solicitó 25 años de cárcel para el conductor. Los hechos se produjeron supuestamente en la madrugada del 7 de diciembre de 2012, cuando la mujer se subió en el taxi del acusado para dirigirse a su domicilio. La supuesta víctima alegó que, durante el trayecto, el taxista le sometió a tocamientos y le habría agarrado del pelo con fuerza con la intención de que le practicara una felación. Ante la resistencia de la mujer, el procesado supuestamente la habría insultado, se habría quedado con su móvil y con 200 euros que llevaba la clienta en la cartera, hechos que el taxista negó. El tribunal, sin embargo, no ha concedido "credibilidad" al testimonio de la mujer por la existencia de "significativas fallas".

Laia Bonet, nueva concejala de movilidad

La tercera teniente alcalde del Ayuntamiento de Barcelona, Laia Bonet, es la nueva concejala de movilidad y se convierte así en la presidenta de TMB (Transports Metropolità de Barcelona). Bonet sustituirá a quien hasta ahora era responsable de este departamento, la concejal Rosa Alarcón. Con esta sustitución, el PSC refuerza la importancia de Bonet en el ejecutivo local, puesto que ya contaba con la cartera de la Agenda 2030 y coordinación territorial. Según informa La Vanguardia, Alarcón, por su parte, seguirá al frente del distrito de Horta-Guinardó y asumirá la portavocía del grupo municipal. Desde la asociación mayoritaria del taxi en Barcelona, Élite Taxi, han dado la bienvenida a la nueva responsable de TMB, recordando la labor de Rosa Alarcón, de quien reconocen haber dejado "el listón muy alto".

Bonet es tercera teniente alcalde del Ayuntamiento de Barcelona

El régimen sancionador de las VTCs ya está en vigor

El importe mínimo de esas multas será de 1.000 euros en la primera sanción

Desde el 1 de octubre se elevan las sanciones de los vehículos de alquiler con conductor con la publicación en el BOE de la modificación de la Ley Orgánica de Transportes Terrestres (LOTT) que actualiza el régimen sancionador de las VTCs. Con la nueva normativa, pasan a considerarse muy graves las principales infracciones en las que suelen incurrir los conductores de VTCs como por ejemplo la captación en vía pública, la realización de servicios que no estaban previamente contratados, etc.

El importe mínimo de esas multas será de 1.000 euros en la primera sanción, entre 2.000 y 6.000 en la segunda, y la revocación definitiva de la autorización en una tercera sanción en un periodo de dos años. Con el nuevo régimen también se aprovecha para aclarar el término precontratación, establecido como un intervalo de tiempo mínimo entre la contratación o la designación del vehículo y la prestación del servicio. Además, también se considera una falta grave que la VTC salga de su garaje sin una hoja de ruta.

Antaxi valora en positivo

Aunque desde la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) han valorado positivamente el cambio, reclaman al Ministerio de Transportes una normativa que evita que las VTCs "hagan de taxis".

Madrid se queda sin Feria un año más

Sinergia Events, empresa organizadora de la Feria del Taxi, ha confirmado que se suspende la XI edición que se iba a llevar a cabo el 24 y el 25 de octubre de 2021, después La Gaceta del Taxi adelantase la noticia. De momento la compañía ha informado de que que el certamen quedará aplazado a febrero de 2022. Es el segundo año consecutivo que no va a tener lugar la celebración de este evento. En 2020 la causa por todos conocida fueron las estrictas restricciones marcadas por la llegada de la pandemia. En esta segunda ocasión, la cancelación de esta edición prevista en Madrid para este próximo octubre, respondería en principio al hecho de no haber conseguido cumplir las expectativas de expositores prevista. Uno de los mayores atractivos de todos los certámenes feriales han sido siempre las novedades del mercado de automoción pensadas para el servicio del taxi. En estos momentos, la transformación que está experimentando este mercado por el constante empuje de los vehículos menos contaminantes y la escasez de unidades en la producción en muchas de las marcas del sector han podido ser, según nuestras informaciones, los principales motivos de esta suspensión.

Imagen de archivo, última Feria de 2018

El taxi colabora en la lucha contra la prostitución

Una veintena de taxis y una decena de autobuses llevarán durante un mes vinilos con una campaña de concienciación que pondrá el foco en el consumidor de los servicios sexuales. Esta iniciativa del Ayuntamiento de Burgo pretende concienciar, tal y como ha explicado Estrella Paredes, concejal de Mujer del Ayuntamiento de Burgos. "No podemos ser cómplices activos de la prostitución", ha señalado Paredes, que cree que es necesaria una campaña se centre en los clientes y en aquellos que, con su actitud, favorecen la prostitución.

Uno de los carteles de la campaña

Nuevas ayudas para la compra de equipamiento para el taxi

150.000 euros para equipos y accesibilidad

El Ayuntamiento de Sevilla, a través del Instituto Municipal del Taxi, ha aprobado una nueva convocatoria de ayudas por un importe máximo de 150.000 euros para apoyar a los taxistas en la adquisición de impresoras de recibos, taxímetros, y en la adaptación de los vehículos para el transporte de personas con movilidad reducida. Esta línea de ayudas tiene como objetivo la "modernización y mejora de los vehículos", a través de la incorporación de impresoras de recibos y taxímetros, así como el apoyo a los eurotaxis.

En el texto que especifica las ayudas se informa que se subvencionará la adquisición de nuevos y modernos taxímetros que permitan la conexión a la futura plataforma tecnológica de gestión integral de servicio de taxis. Esta plataforma, que sería pública, incluiría una aplicación digital para smartphones.

La crisis no afecta a los piratas

Ni la crisis, ni las restricciones. Nada impide a los piratas seguir haciendo de las suyas en lugares como Ibiza. En la isla balear, la Policía Local interpuso una denuncia a un conductor que estaba realizando un servicio de transporte sin autorización en su vehículo. Los agentes detuvieron el vehículo y comprobaron que en el interior había hasta 10 personas cuando la capacidad del coche era para siete. Los agentes, tras recibir la llamada del Servicio de Emergencias 112, identificaron al conductor "pirata" al que se le ha levantado un acta por infracción de la ley de transporte de las Islas Baleares. Además, según recoge El Periódico de Ibiza, la furgoneta fue inmovilizada en el acto

Andalucía activa su transición energética

El Gobierno andaluz ha puesto en marcha la Mesa para la transición energética del transporte, integrada por asociaciones y empresas de movilidad sostenible y ayuntamientos. su objetivo, explican, contribuir al despliegue de una red de puntos de recarga e infraestructuras por toda Andalucía. Al acto ha acudido la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, FAAT, que espera que este sea el "primer paso" para que la Junta de Andalucía ayude a implantar cargadores para los taxis eléctricos en las organizaciones del sector. El sector del taxi es uno de los más comprometidos con la transición energética, apostando por vehículos más respetuosos con el medio ambiente. Desde híbridos, híbridos enchufables y eléctricos, lo habitual es que los taxis de las principales ciudades andaluzas tengan etiqueta ECO o CERO.

Punto de encuentro

La consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, Marifrán Carazo, ha presidido un acto en el que ha valorado la puesta en marcha de una iniciativa que "se convertirá en punto de encuentro y coordinación entre la Administración andaluza y el sector empresarial para mejorar el marco de desarrollo del sector transporte". "El Gobierno andaluz tiene claro que es posible conjugar desarrollo con sostenibilidad", ha remarcado la consejera, que ha considerado esencial "que la iniciativa pública y la privada vayan de la mano y que aúnen esfuerzos para avanzar hacia una movilidad más sostenible y eficiente".

Un año de incertidumbre para una

Los próximos doce meses se presumen claves en la configuración del marco normativo que regule la actividad de las VTCs. Importantes procesos judiciales deberán resolverse durante este periodo previo al fin de la moratoria del "decreto Ábalos" que impedirá prestar servicio en suelo urbano a las VTCs. Desde el sector del taxi anuncian que estarán presentes en todos los procedimientos que afecten a su negocio y esperan un año "muy intenso" tanto a nivel judicial como legislativo.

En octubre de 2022 las VTCs no podrán prestar servicio en suelo urbano

En septiembre de 2022 finaliza la moratoria de cuatro años que el Decreto Ley conocido como "Decreto Ábalos" daba a las autorizaciones de vehículos de alquiler con conductor (VTC) para poder prestar servicio en suelo urbano sin un permiso específico del ayuntamiento de turno.

Hasta que llegue el fin de esa especie de "permiso temporal" que el entonces Ministerio de Fomento otorgó en septiembre de 2018 a las VTCs para que pudieran seguir prestando servicio en el ámbito urbano, serán muchos los movimientos legislativos y judiciales que se sucedan, y en todos ellos anuncia que estará presente el sector del taxi para velar por lo que considera que son sus intereses.

"La sensación que tenemos es que para esta recta final se nos aproxima un periodo muy intenso porque las presiones que ejercen las plataformas de VTCs a la vista de que se les acaba el tiempo de la moratoria son muy fuertes", explica Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi, organización estatal que ha crecido de manera exponencial en los últimos meses consolidándose claramente como la mayoritaria dentro de la representatividad del taxi a nivel nacional.

La moratoria finaliza en septiembre del año que viene y las competencias, como bien dice el decreto, se delegan a las Comunidades Autónomas. "El temor que tenemos es que ya sabemos el perfil político desregulador de algunas regiones y por eso hemos querido trabajar en el Congreso de los Diputados para definir ciertos aspectos", indica Rafael Baena, representante de la Federación Élite Taxi España (FETE), organización que actualmente está terminando de conformar su nueva junta directiva cuya presidencia va a estar en Sevilla.

"El taxi tiene que reaccionar. En principio estamos preparados y prevenidos porque puedan venir intentos de regulación que no nos beneficien y por eso debemos estar muy atentos", manifiesta Sanz, que se muestra convencido de que la intensa actividad judicial que se está llevando a cabo indica que

"El taxi debe estar presente en todos los procedimientos"

mayor regulación de las VTCs

"El sector está muy fortalecido ante la opinión pública"

desde el lado de las VTCs "quieren quemar todas sus naves y el taxi debe estar presente en todos los procedimientos y litigios que pueda personarse".

Decisión clave en el Supremo

Lo cierto es que son dos los procedimientos judiciales más importantes que pueden alterar la situación del transporte en vehículos de turismo en los próximos meses. Uno de ellos se encuentra en el Tribunal Supremo, y el otro está pendiente de resolución ante la justicia europea.

El Alto Tribunal español ha admitido a trámite un recurso de Cabify y va a volver a analizar y valorar si la ratio de una VTC por cada 30 taxis que aceptó por sentencia en 2018 vulnera o no ciertos preceptos legales. En la defensa del 1/30 ya se ha personado Antaxi, y recientemente se ha sabido que Taxi Project, la organización liderada por Alberto "Tito" Álvarez también estará presente. "Es bueno que se sumen más asociaciones porque siempre da más consistencia y no estamos solos en este punto", explica Sanz, al hilo de la personación de Taxi Project en este procedimiento que, tal y como recuerdan desde el taxi "no será la última iniciativa judicial que lleven a cabo".

Y es que desde el sector están convencidos de que la lucha por el nuevo marco normativo se afrontará en distintos escenarios, desde los despachos, en los juzgados o incluso en la calle. "El taxi está muy fortalecido ante la opinión pública, ha salido fortalecido de esta pandemia por todas las actuaciones que ha llevado a cabo cumpliendo esa labor de servicio público de interés general", indica el presidente de Antaxi.

En cualquier caso, y sin saber qué decidirán los juzgados sobre la regulación de las VTCs, lo único seguro es que la moratoria del decreto Ábalos finaliza en septiembre de 2022 y desde el taxi esperan que no se lleve a cabo ninguna regulación que les "perjudique".

En relación a los temores que pueden amenazar la posición del taxi con respecto a una nueva regulación de las VTCs, desde FETE sospechan, por ejemplo, que el Gobierno Andaluz tiene intenciones de regular sin muchas restricciones para las VTCs en base a declaraciones realizados por algunos representantes de la Junta. "Si se saca una regulación sin restricciones para las VTCs, cuando se ejecute el decreto Ábalos, se hará efectiva la norma aprobada para Andalucía y pueden que no encuentran muchas restricciones", explica Baena.

"En Madrid y en Andalucía se aglutina el 60% del total de las VTCs de España y cuando hablo de Andalucía me puedo centrar en Málaga o Sevilla. En la Costa del Sol, únicamente por registro ya hay prácticamente el mismo número de VTCs que de taxis", explica Baena, que advierte que la realidad es aún más complicada. "Esos datos son solo los que aparecen en el registro del Ministerio, pero si uno viviese en Málaga o en Sevilla más de uno se llevaría las manos a la cabeza".

"Hay un movimiento brutal de las autorizaciones de VTCs", denuncia Baena. "Muchos camiones que descargan coches de Madrid y poco después aparecen con la pegatina de Andalucía". "Esto es el juego del trilero que cuando realmente acabe la moratoria del decreto Ábalos nos vamos a encontrar con que se ha disparado aún más el número de estos vehículos.

"En el escenario actual, si llegásemos a septiembre de 2022 sin ninguna regulación, las VTCs no podrán realizar servicios urbanos", recuerda por su parte Julio Sanz, insistiendo en que "ese escenario supondría para las plataformas de VTCs una ruptura con lo que están haciendo actualmente que es operar como si fueran taxis".

Con el objetivo de aunar fuerza ante estas luchas diversas, Antaxi se ha reforzado con la opinión unánime de todos sus integrantes sobre todo en lo que se refiere al "rearme económico y judicial de cara a todo lo que se nos avecina", afirma su presidente. "Se va a iniciar una campaña muy importante de recogida de fondos a nivel nacional y se ha duplicado la aportación de las asociaciones con el único fin de que Antaxi destine absolutamente sus recursos a los procesos judiciales", explica.

En cuanto a las acciones planteadas por FETE durante este año que se espera, desde la organización están planteando reuniones

Julio Sanz, presidente de la Asociación Nacional del Taxi

"Tememos que algunas regiones regulen en favor de las VTCs"

con sus abogados para presentar denuncias contra grandes empresas que "tienen un gran número de irregularidades en la documentación de los vehículos". "Ya hemos tocado todas las administraciones y tenemos documentación que avala que algo grave está sucediendo con el consentimiento de la propia administración", explica Baena.

Rafael Baena, representante de la Federación Élite Taxi España

Modificación del régimen sancionador de las VTCs

Otro de los puntos que ha marcado durante los últimos meses el proceso de regulación de las VTCs en España es que por fin, el pasado 2 de octubre se publicó en el Boletín Oficial del Estado la modificación de la Ley Orgánica de Transportes Terrestres (LOTT) que establece un renovado régimen sancionador para las VTCs. "Se eleva la graduación de forma considerable de muchas sanciones, pasando de graves a muy graves las infracciones en las que incurren las VTCs porque así basan su forma de negocio", indica Sanz, que considera que este régimen sancionador puede ser bueno para el colectivo del taxi, aunque insiste en que deben pedir a la administración "que ponga en marcha todos los recursos disponibles y que intensifiquen las inspecciones porque ya disponen de herramientas para corregir estas actitudes".

"Si nos vamos a encontrar con administraciones que no actúan teniendo ya una ley, procederemos contra ellas porque están obligadas a corregir esas irregularidades", advierte el presidente de Antaxi, que recuerda que están hablando de una norma cuya tramitación se ha dilatado tres años desde octubre de 2018. "Era un proyecto de ley con carácter de urgencia que preveía seis meses para su puesta en marcha, y no estamos dispuestos a esperar otros tres años para que empiecen a imponer sanciones".

Con respecto al régimen sancionador de las VTCs, desde FETE se sienten decepcionados por el hecho de que no haya dado visto bueno a sus iniciativas. "Trabajamos con Podemos y con Rafa Mayoral con la intención de incluir y definir claramente aprovechando la modificación de la LOTT lo que es un tiempo mínimo establecido de 30 minutos en la precontratación". "No lo conseguimos, y eso que lo intentamos una vez que la modificación pasaba por el Senado para su posterior aprobación", explica Baena que lamenta el rechazo que encontraron de partidos políticos como el PSOE.

"Hemos dialogado con ellos, nos han puesto miles de justificaciones y nos han dado un no rotundo", sostiene Baena. Sin embargo, y pese al "palo" que supuso la actitud de un partido como el PSOE, la mayor decepción dentro de FETE se encuentra dentro del taxi, porque según indica, "no ha habido ni una sola asociación que haya apoyado nuestras enmiendas, sobre todo la relativa a la de los 30 minutos de precontratación que era la que más nos importaba"."Ahora tenemos un proyecto de ley, pero no creemos que sirva de mucho, porque el problema está en que toda ley necesita paralelamente una vía de ejecución y no hay mucho interés político para que se traslade de forma efectiva a la calle", sostiene el representante de FETE.

Javier Izquierdo

Transportes resolverá de nuevo los recursos contra el decreto Ábalos

Una evidencia más del intenso año judicial que se espera hasta la llegada de septiembre de 2022 ha sido una reciente sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), que el pasado 27 de septiembre declaraba nulos los expedientes en los que se negaba a las empresas de VTCs su pretensión de extender dos años más la moratoria de cuatro años que establece el decreto Ábalos para que puedan realizar servicios urbanos sin autorización específica para ello.

El Ministerio de Transportes externalizó esos expedientes a la empresa INECO, que se encargó de rechazar los recursos de las VTCs, y ahora el TSJM ha declarado en sentencia que esos procedimientos deben ser ejecutados por el propio Ministerio en un plazo de seis meses.

Aunque cabe recurso de casación ante el Tribunal Supremo, desde el taxi esperan que el Ministerio acepte la sentencia y resuelva estos expedientes en este plazo de seis meses para que, de este modo, la moratoria no se vea afectada y el decreto Ábalos alcance toda su plenitud en septiembre de 2022.

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

DACIA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Lodgy Laureate GLP	1.600	100	9.950*
Logan CMV/ GLP	900	90	9.460

*PRECIOS DESDE. No incluido gastos de preparación taxi.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549
C/ Alcalá, 187. Madrid

FIAT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Tipo station Wagon GLP	1.400	120	13.960*
Talento 9 plazas PRM (eurotaxi)	1.600	125	30.745*
Dobló GNC	1.400	120	12.919*

Precios sin IVA. Adaptación eurotaxi incluida.

FORD

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Mondeo Sedán hybrid	2.000	187/103Kw	27.600*
Mondeo Sport Break hybrid	2.000	187/103Kw	28.500

*Precios desde. No incluida adaptación eurotaxi

ALMOAUTO . Tel. 91 331 05 70
Avda. de la Albufera 323. Madrid

HYUNDAI

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
IONIQ FL Híbrido	1.600	141	23.000*

*PRECIOS DESDE.

KIA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
CEED Hybrid enchufable	1.600	77	
CEED Hybrid diésel	1.600	100	

SPORTOURER ST

LEXUS

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
IS300h Business	2.500	223	31.980
IS300h Ejecutive	2.500	223	36.400

MERCEDES

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
E200 Gasolina/ECO	1.991	197	44.500
E 300 Diésel Híbrido/ECO	1.991	197	55.900

Precios Desde. IVA y descuentos incluidos

NISSAN

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Leaf 40kwh	150	110kw	32.750*
Leaf 62 Kwh	217	160kw	37.900
e -NV200 40kWh Eurotaxi	109	80kw	38.545

Estos precios incluyen los descuentos de las ayudas en vigor.

PEUGEOT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
508 5P Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	34.900*
508 SW Allure Hybrid/e	110kw/1.6	225	35.900*

RENAULT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Megane ST E-TECH	1.600	160	26.550
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.

RENAULT JURADO. Tel. 914 010 549
C/ Alcalá, 187. Madrid

SEAT

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Léon Sportourer GNC/ ECO	1.500	131/96Kw	

SKODA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Octavia G-TEC/ECO	1.500	131/96Kw	

SSANGYONG

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
XLV GLP/gasolina	2.200	178	17.990

TESLA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Model 3	306/225Kw	476km	49.900
Model 3	306/225Kw	544km	59.680

Precios desde y sin IVA. No incluidas ayudas institucionales.

TOYOTA

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Corolla Sedán ECO	1.800	125	21.500*
Verso Proace / Eurotaxi	2.000	150	35.868*

Precios DESDE.

COMAUTO SUR. Telf. 91 498 71 70
Avda. Carlos Sainz, 11 - Leganés

VOLKSWAGEN

Marcas y Modelo	C.C.	C.V.	Euros
Caddy Maxi Trendline 2.0 TDi / Eurotaxi	1.968	102	20.864*
Caddy Maxi Trendline 2.0 DSG/ Eurotaxi	1.968	102	22.549*
Caddy Maxi Trendline 1.4 TGI 6 Vel 7 plaz	1.400	110	25.570*

*No incluida matriculación, preparación ni transformación.

F.TOMÉ. Tel. 91 747 82 00 - 628 118 569
C/ Tauro 27. Madrid. ftome.com

Aprobada la Ordenanza de Movilidad Sostenible en Madrid

El Ayuntamiento de Madrid ha aprobado la nueva y polémica Ordenanza de Movilidad Sostenible. Entre otras novedades, introduce las nuevas zonas de bajas emisiones, similares a Madrid Central, y traerá consigo nuevas restricciones a los vehículos más contaminantes. La nueva norma contempla que los coches que no disponen siquiera de distintivo ambiental, es decir, los de gasolina matriculados antes del 2000 y diésel antes del 2006, tendrán progresivamente limitada la circulación por la ciudad hasta su total prohibición el 1 de enero de 2025. Desde el 1 de enero de 2022, la ordenanza establece que los vehículos contaminantes que no estén matriculados en el Ayuntamiento de Madrid tendrán prohibido el acceso y la circulación por el interior de la M-30.

Además, con el nuevo texto se crean dos zonas de bajas emisiones de especial protección en el centro y en Plaza Elíptica. La primera será denominada como Distrito Centro y afecta prácticamente al mismo perímetro del extinto Madrid Central. Por esa zona solo podrán circular a partir de la semana que viene los coches con etiqueta ECO o Cero emisiones. Los que tengan etiqueta B o C podrán acceder si van a un aparcamiento. Con respecto a la nueva zona de restricción de Plaza Elíptica, se restringe el acceso a todos los vehículos sin etiqueta y está previsto que entre en vigor este próximo mes de diciembre.

Nuevos límites de velocidad

La recién aprobada Ordenanza contempla además que en las calles que sean de plataforma única, la velocidad estará limitada a 20 km/h. Si no hay bolardos o separadores, esta bajará hasta los 15 km/h. En los entornos escolares, en horarior de entrada y salida de alumnos, la velocidad máxima permitida será de 20 km/h.

Por otro lado, se reconoce que en las vías urbanas de dos carriles por sentido, el de la derecha será carril multimodal con circulación permitida para patinetes y bicicletas, con un límite de 30 km/h.

Martínez Almeida durante el Pleno que aprobó la nueva Ordenanza

Gran alianza de hidrógeno verde

Naturgy, Enagas y Exolum han desarrollado la primera gran alianza de hidrógeno verde para el ámbito de la movilidad en España. El proyecto se denominará "Win4H2" y comprende una red de 50 hidrogeneras de modo que cualquier usuario pueda optar por la solución del hidrógeno verde teniendo garantía de suministro en el 100% de la España peninsular.

Entre los posibles beneficiarios en el uso del hidrógeno verde para la movilidad se encuentran sectores como la Administración, transporte de viajeros, logística, taxis, vehículos particulares, logística de equipajes portuario y aeroportuario, además de otros potenciales grandes consumidores en los llamados valles del hidrógeno.

El objetivo de estos corredores es establecer una red de puntos de abastecimiento de hidrógeno renovable que disten entre ellos del orden de 300 km y cubran la totalidad del país. Esta configuración permitirá abastecer a un área de influencia o servicio de 150 km de radio en torno a cada instalación. Para ello, se prevé disponer de una capacidad de producción de hidrógeno verde de aproximadamente 4.000 a 7.000 toneladas al año en una primera etapa, a través de un diseño escalable en función de la evolución del mercado.

Las tres compañías están ya diseñando la primera ruta que permitirá suministrar H2 verde en las localidades de Madrid, Valencia y Murcia/Cartagena, así como interconectarlas a través de un corredor de hidrogeno, facilitando así el movimiento entre estas zonas mediante vehículos propulsados por este combustible sostenible. La elección de esta primera ruta se ha llevado a cabo teniendo en cuenta el alto volumen de trasporte pesado, tanto de mercancías como de pasajeros.

En 2020, las ventas de coches eléctricos se dispararon, aumentando en un 81,3% con respecto al año anterior, según datos de la ANFAC y de acuerdo con Northgate, empresa líder en renting flexible,se ha producido un aumento de la demanda de este tipo de vehículos de un 50 % en el caso de los particulares, y de un 25 % por parte de las empresas en el último año.

Aunque sus beneficios medioambientales son evidentes, dependiendo de la energía con que se recargue el vehículo, se emitirá al medio ambiente entre un 30 y un 70 % menos de CO_2 que con uno de combustión, todavía existen muchas dudas entre los consumidores.

Aumenta la demanda de vehículos eléctricos de segunda mano

La sociedad cada vez está más concienciada de que el futuro pasa por una movilidad electrificada y sostenible. Tanto es así que, según datos ofrecidos por la empresa Milanuncios, en comparación con el año pasado, las búsquedas de vehículos, motos, bicicletas y patinetes eléctricos se ha incrementado un 85%. Coincidiendo con la Semana Europea de la Movilidad de 2021, que se celebra en septiembre, Milanuncios ha querido analizar el interés de la sociedad por los vehículos eléctricos y las nuevas formas de movilidad en un momento en el que cada vez las instituciones y los gobiernos están haciendo más hincapié en la necesidad de emplear menos elementos contaminantes.

Además del mencionado incremento del 85% en la búsqueda de vehículos y otros modos de transporte no contaminantes, durante los últimos meses de verano, coincidiendo con la vuelta a las oficinas de muchas empresas, la demanda de los vehículos eléctricos se ha incrementado un 141%.

La evolución de las nuevas formas de movilidad urbana que se están estableciendo en las grandes ciudades también se está haciendo notar. Por ejemplo, la demanda de bicicletas eléctricas se ha incrementado un 127%. En el caso de los patinetes eléctricos, el aumento de la demanda ha sido del 92%. Todos estos datos confirman el cambio de tendencia progresivo que están experimentando los productos eléctricos frente a otras alternativas más contaminantes. No obstante, según informa la plataforma, los vehículos más demandados continúan siendo los coches de gasolina.

8.500 euros para comprar coches eléctricos

El Área de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid ha aprobado una nueva línea de ayudas directas para la renovación de su parque automovilístico. En total, la partida de esta subvención será de hasta 5,5 millones de euros. Las ayudas irán destinadas a los madrileños o madrileñas que renueven su vehículo por otro menos contaminante. En el caso de adquirir un coche eléctrico, cada uno podrá percibir hasta 8.500 euros y si se trata de un coche ECO, la ayuda llegaría hasta los 5.500 euros. En el caso de que se compre un coche de etiqueta C, se podrán percibir hasta 2.500 euros siempre que se entregue el otro vehículo sin etiqueta para achatarrar. Para poder disfrutar de estas ayudas, que están enmarcadas dentro del Plan Cambia 360, es requisito obligatorio estar empadronado en Madrid y pagar el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica en la capital. La dotación inicial de esta línea de subvenciones será de 4 millones de euros ampliables a 1,5 millones más. El objetivo que persigue esta convocatoria es reducir la contaminación de la ciudad, así como mejorar la eficiencia energética y la movilidad eléctrica y sostenible.

Un cuarto de las matriculaciones son de vehículos enchufables

El 25% de los coches matriculados en Europa durante el mes de agosto eran modelos híbridos enchufables (PHEV) y eléctricos puros (BEV). En total, solo durante ese mes, se matricularon en la zona occidental del viejo continente un total de 152.000 unidades. El analista alemán Matthias Schmidt ha publicado un informe en el que se evidencia que un 24,2% de los vehículos matriculados en Europa occidental eran modelos enchufables, es decir, vehículos eléctricos puros o híbridos enchufables. Durante los primeros ocho meses de 2021, en total se calcula que se han matriculado 1,32 millones de vehículos 100% eléctricos o electrificados, lo que supone un aumento del 18% del mercado total actual. Si lo comparamos con 2020, el aumento de la matriculación de este tipo de coches es significativa, dado que durante el pasado año solo el 12,4% lo conformaban vehículos enchufables.

Hacienda vuelve a controlar el efectivo

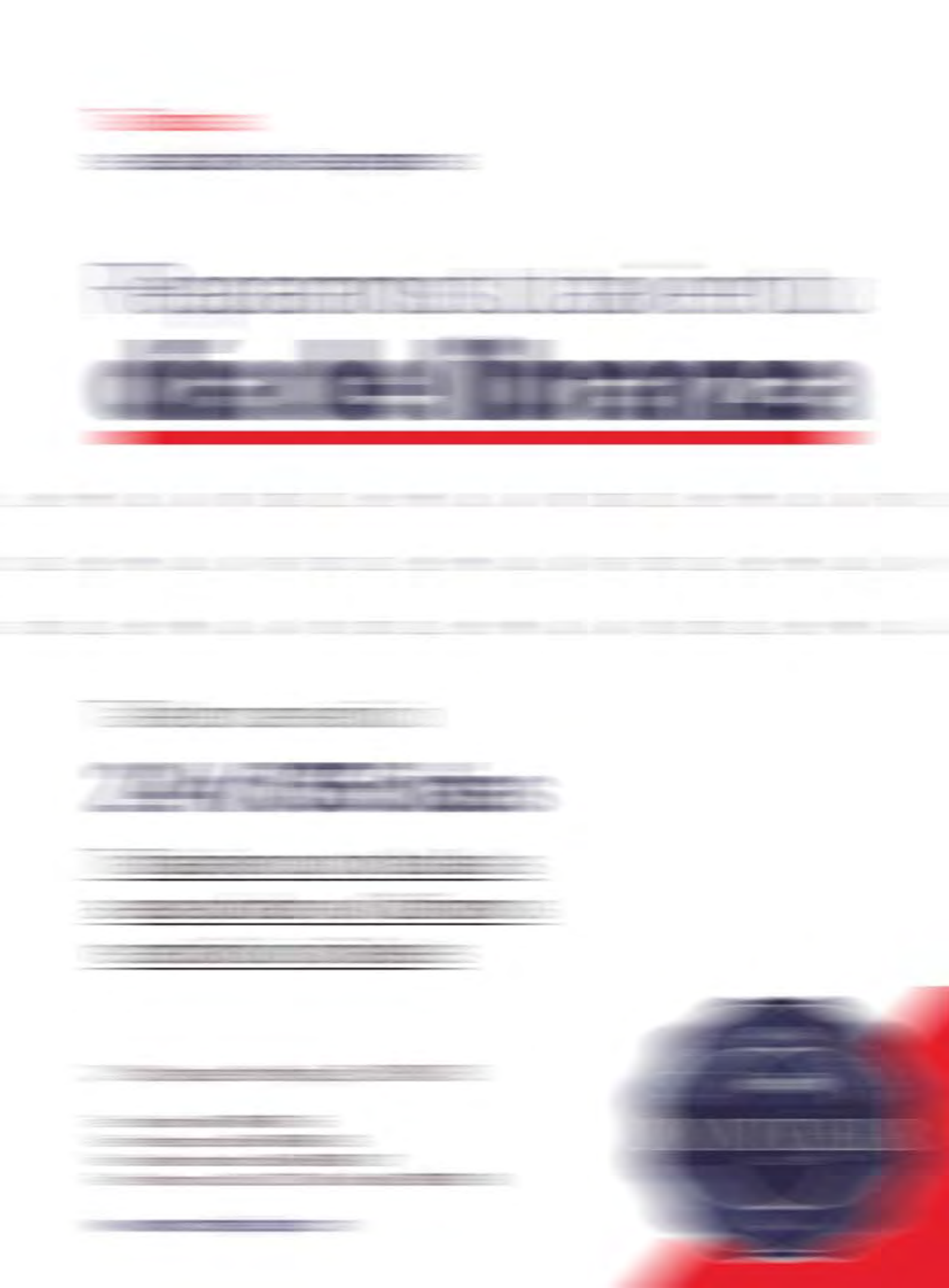
Acabar, o minimizar, el uso de efectivo para el pago y cobro de servicios sigue siendo uno de los principales objetivos de Hacienda. Para ello, se ha vuelto a limitar el importe para el pago en efectivo, reduciendo su tope de 2.500 a 1.000 euros para los empresarios, autónomos y profesionales. Quienes superen esta cantidad, se expondrán a sanciones tipificadas como graves y la multa a pagar será de un 25% de dicha base. Un detalle a tener muy en cuenta es que estas sanciones son solidarias. Esto implica que Hacienda podrá imponérselas tanto al pagador como al receptor del dinero en efectivo a menos que una de las partes denuncie la infracción en los 3 meses siguientes al pago. En este caso, el denunciante quedaría exento de responsabilidad y no tendría que pagar la multa.

La nueva Ley Antifraude de 2021 afecta principalmente a empresarios, pequeños negocios y autónomos sea cual sea su sector de negocio y tamaño y también independientemente de si el pago viene de un particular u otro profesional. Sin embargo, para transacciones entre dos particulares no hay ninguna limitación a los pagos en efectivo. Esto implica que cualquier autónomo no podrá aceptar pagos en efectivo de un cliente con importe igual o superior a 1.000 euros o su contravalor en moneda extranjera. Deberá cobrarlo con tarjeta, transferencia bancaria o cualquier otro medio que permita identificar la operación. Tampoco se podrá fraccionar el pago para pagar una parte en efectivo y otra mediante transferencia o tarjeta. La norma especifica que el límite de 1.000 euros para el pago en efectivo es por operación. De esta forma, si el importe total de la factura es de 1.700 euros, no se pueden pagar 700 euros en efectivo y el resto con tarjeta, sino que deberá abonarse la cantidad total mediante transacción bancaria.

Denuncias con "premio"

A pesar de que lo habitual es que estos pagos en efectivo no queden reflejados en ningún documento, se puede averiguar que existen ingresos no declarados hay muchas formas. Pero, explican desde Gestha, saber que un autónomo se ha saltado los límites de pago suele saberse porque una de las dos partes ha denunciando. Recuerdan que aunque ambos tienen responsabilidad, tanto el pagador como el pagado, el primero que denuncie en los siguientes tres meses estará exento de sanción. Según recoge la ley, "esta acción no dará lugar a responsabilidad por infracción respecto de la parte que intervenga en la operación cuando denuncie ante la Agencia Estatal de Administración Tributaria, dentro de los tres meses siguientes a la fecha del pago efectuado en incumplimiento de la limitación, la operación realizada, su importe y la identidad de la otra parte interviniente. La denuncia que pudiera presentar con posterioridad la otra parte interviniente se entenderá por no formulada".

Y precisamente éste es el motivo principal por el que los técnicos suelen detectar a autónomos y empresarios que infringen las limitaciones de los pagos en efectivo.

Además, también es posible que la denuncia se realice por parte de la propia competencia. Si alguna empresa competidora detecta, de la forma que sea, que el autónomo en cuestión suele realizar operaciones en efectivo con sumas importantes de dinero, es frecuente que denuncien. Y, por supuesto, es muy común que sean los propios empleados, tras ser despedidos. En todo caso, hay que tener en cuenta que para que una denuncia de estas características tenga validez, debe cumplir algunos requisitos como que el denunciante presente la denuncia con su nombre o el de su empresa. Además, se tiene que precisar la forma en la que se pagó, por qué producto o servicio se superó ese límite de pago en efectivo, y otros detalles de interés para que los técnicos hagan la comprobación oportuna.

El límite de 1.000 euros es por operación