

# TAXI 19



CORPORACIÓ  
METROPOLITANA  
DE BARCELONA



emplar n.º 19-Segunda Epoca  
ño IV Mayo de 1986

**E**ls industrials del taxi han realitzat durant aquests dies les seves declaracions de l'IVA, per a la liquidació de la qual hi havia reglamentades dues modalitats diferents: l'anomenat règim simplificat i el règim general. El sector del taxi s'ha decantat majoritàriament en aquesta primera declaració pel sistema general, en considerar-lo més pràctic, i realment ajustat als ingressos i a les despeses dels professionals.

Els Sindicats i Associacions Professionals del Sector, amb la idea de simplificar el treball que la liquidació de l'impost pel sistema general representava per al professional del taxi, entaularen diverses converses i negociacions amb Hisenda, encaminades a aconseguir una rebaixa del mòdul establert per al sistema simplificat. Tractaren, així mateix d'aconseguir que en el cas del sistema general no calgués expendre rebuts a cada viatge. Fruit d'aquestes negociacions, els sindicats aconseguiren que Hisenda permetés als industrials del taxi que s'acollissin al règim simplificat el fet de no haver d'expendre els esmentats rebuts a cada prestació de servei. No obstant això, aquesta possibilitat no es contempla per als casos de liquidació de l'IVA mitjançant el sistema general.

Efectuada la primera liquidació, s'han pogut resoldre els grans dubtes que es tenien en

## Editorial

un principi, dubtes referents a la forma de realitzar els rebuts, a la de passar-los al llibre, etc... Tot i això resulta evident l'aparició d'un altre tipus de problemes, potser més individualitzats, per a la solució dels quals, aconsellem als interessats que s'adrecin als Sindicats i Associacions Professionals del Sector (les adreces i telèfons dels quals facilitem en aquest butlletí), o bé a la Delegació d'Hisenda més pròxima.

**L**os industriales del taxi han realizado durante estos días sus declaraciones del IVA, para cuya liquidación estaban reglamentadas dos modalidades distintas: el llamado régimen simplificado y el régimen general. El sector del taxi se ha decantado mayoritariamente en esta primera declaración pro el sistema general, al considerarlo más práctico, y realmente ajustado a los ingresos y gastos de los profesionales.

Los Sindicatos y Asociaciones Profesionales del Sector, con el ánimo de simplificar el trabajo que la liquidación del impuesto por el sistema general representaba para el profesional del taxi, entablaron diversas conversaciones y negociaciones con Hacienda, encaminadas a conseguir una rebaja del módulo establecido para el sistema

simplificado. Trataron asimismo de lograr que en el caso del sistema general no fuera necesario expender recibos en cada viaje. Fruto de estas negociaciones, los sindicatos consiguieron que Hacienda permitiera a los industriales del taxi que se acogieran al régimen simplificado no tener que expender los mencionados recibos en cada prestación de servicio. Sin embargo, esta posibilidad no se contempló para los casos de liquidación del IVA mediante el sistema general.

Efectuada la primera liquidación, han podido resolverse las grandes dudas que en un principio se abrigaban, dudas referentes a la forma de realizar los recibos, a la de pasarlos al libro, etc... Resulta no obstante evidente la aparición de otro tipo de problemas, quizás más individualizados, para cuya solución aconsejamos a los interesados que se dirijan a los Sindicatos y Asociaciones Profesionales del Sector (cuyas direcciones y teléfonos facilitamos en este Boletín), o bien a la Delegación de Hacienda más próxima.

### EN ESTE NUMERO

- Nueva ordenación del tráfico en la zona del Portal de l'Angel.
- Plazo límite para la renovación de los antiguos carnets.
- Se abren 180 expedientes

• El Ministerio de Hacienda responde al STATC

• Mas agilidad en las I.T.V.

### Y NUESTRAS HABITUALES SECCIONES:

- ¿Sabia usted?
- Recuerde
- El taxi en Londres (II)

# La primera butanera: un pas més de cara a la modernització del sector

**D**'enç de l'octubre propassat funciona a Barcelona, a títol de prova, un lloc de subministrament a doll per a taxis que disposin de dipòsit fix. De moment, aquest assaig només afecta un reduït nombre de vehicles tot i que hom confia a fer-lo extensiu a la resta de la flota de taxis que funcionen amb butà.

Amb la instal·lació d'aquesta butanera l'Administració ha volgut satisfer a través d'una empresa pública una vella aspiració del sector. Sindicats, CMB i Butano, S.A. s'han posat d'acord per a poder donar resposta en breu termini a la creixent demanda de butà a doll. De moment només hi ha unes 40 sol·licituds de vehicles que volen accedir a aquest nou mètode de subministrament. Hom preveu la propera instal·lació de dos altres llocs de subministrament —en aquest moment ja s'estudia l'adquisició de terrenys per a la seva ubicació— per tal de satisfer les necessitats reals del sector.

Tal com hem indicat, aquesta experiència pilot que en el seu inici ha estat funcionant exclusivament per a 10 vehicles està en fase d'ampliació. Tots els taxis que tinguin dipòsit fix i que reuneixin els requisits necessaris poden proveir-se, previ control de reglamentació. Per això els cal aportar l'acreditació de la Conselleria d'Indústria i Energia que adjuntem al marge.

Els taxistes interessats han de recordar l'existència d'un control previ de reglamentació sense el qual no es pot accedir a omplir el dipòsit. Butano, S.A. ha disposat per a aquest fi el següent horari de tramitació: dimarts i divendres, de 9 a 11 del matí.

NOUS PREUS DELS GLP DESTINATS A AUTOMOCIÓ EN VIRTUT DE L'ORDRE DE 28-2-86 PUBLICADA AL BOE NÚMERO 52 QUE S'APLIQUEN A PARTIR DE LES ZERO HORES DEL DIA 1-3-86

- Envasament en botelles amb càrrega neta de 15 quilos 1100 ptes càrrega
- Envasament en botelles amb càrrega neta de 12 quilos 800 ptes càrrega
- Mescla butà-propà en establiments de venda al detall o en instal·lacions destinades a la venda d'aquests gasos a doll 41 ptes litre

**D**esde Octubre viene funcionando en Barcelona a título de prueba un puesto de suministro a granel de butano para taxis que dispongan de depósito fijo. De momento, este ensayo no afecta más que a un reducido número de vehículos, aunque se confía en hacerlo extensivo al resto de la flota de taxis a butano.

Con la instalación de esta butanera la Administración ha querido satisfacer a través de una empresa pública una vieja aspiración del sector. Sindicatos, CMB y Butano, S.A. se han puesto de acuerdo para poder dar respuesta en breve plazo a la creciente demanda de butano a granel. Por el momento hay sólo unas 40 solicitudes de vehículos que quieren acceder a este nuevo método de suministro. Se prevé la próxima instalación de otros dos postes —en este momento se estudia ya la

adquisición de terrenos para su ubicación— a fin de satisfacer las necesidades reales del sector.

Como se ha indicado, esta experiencia piloto que en sus inicios ha venido funcionando exclusivamente para 10 vehículos está en fase de ampliación. Todos aquellos taxis con depósito fijo que reúnan los requisitos necesarios pueden abastecerse previo control de reglamentación. Para ello precisan aportar la acreditación de la Conselleria d'Indústria i Energia que adjuntamos al margen.

Los taxistas interesados deben recordar la existencia de un control previo de reglamentación sin el cual no se puede acceder al relleno del depósito. Butano, S.A. ha dispuesto a tal fin el siguiente horario de tramitación: martes y viernes, de 9 a 11 de la mañana.

NUEVOS PRECIOS DE LOS G.L.P. CON DESTINO A AUTOMOCION EN VIRTUD DE LA ORDEN DE 28-2-86 PUBLICADA EN EL B.O.E. NUMERO 52; QUE SE APLICAN A PARTIR DE LAS CERO HORAS DEL DIA 1-3-86

- Envasado en botellas con carga neta de 15 kilos 1.100 ptas carga
- Envasado en botellas con carga neta de 12 kilos 880 ptas carga
- Mezcla butano-propano en establecimientos de venta al por menor o en instalaciones destinadas a la venta de estos gases a granel 41ptas litro

# Més agilització a la inspecció de vehicles

**F**ins ara es realitzaven les dues inspeccions complementàries de vehicles –una d'estrictament tècnica i l'altra de caràcter legal– a càrrec de diferents departaments, la qual cosa, sens dubte, representava un perjudici per al taxista. Conscient d'aquest problema, la CMB, de la qual depèn la revisió Metropolitana, ha decidit delegar aquestes funcions a l'empresa ECA INSPECCION DE VEHICULOS, SA, i a l'empresa I.T.V. que ja duia a terme la inspecció tècnica sota la supervisió de la Conselleria d'Indústria i Energia de la Generalitat de Catalunya. D'aquesta manera, la inspecció dels taxis queda centralitzada, cosa que suposa un estalvi de temps i en suma un important benefici per al professional del sector tal com manifestà a aquesta redacció el senyor Eduard Puignou, Conseller Delegat d'ECA: «La iniciativa de la CMB tindrà un efecte molt positiu i respon a una aspiració del sector. Es tracta simplement d'agilitzar els tràmits sense que es produeixi una minva a nivell d'eficàcia i de seriositat de la inspecció».

Així mateix, el senyor Puignou es brindà a respondre unes preguntes per tractar d'aclarir les característiques de la nova etapa que ara s'inaugura.

*En concret, ¿què suposa la incorporació de l'empresa ECA a la Revisió Metropolitana i quins canvis s'hi operaran?*

Fins avui, ECA s'ha dedicat a realitzar, per encàrrec de la Conselleria d'Indústria i Energia, la inspecció tècnica de vehicles a 5 estacions d'inspecció de les 13 que hi ha a Catalunya. Atent a la petició de la CMB realitzarem ara la revisió Metropolitana. No hi haurà canvis –d'econòmics tampoc, i vull tranquil·litzar al taxista en aquest sentit assegurant-li que el tràmit li

costarà el mateix. El que sí que es produirà és una centralització del procés, una agilització determinada pel fet que abans cada vehicle estava obligat a passar per diverses mans i ara ho farà per una de sola. Això motivarà un important estalvi de temps i viatges. Un taxista que vingui a la nostra ITV de Badalona pot passar allí mateix la Revisió Periòdica, la del taxímetre, el pintat de la calca... tot això amb un horari flexible: de 8 a 2 del matí i de 3 a 5 de la tarda.

*¿Estan vostès capacitats per introduir algun tipus de modificació a les inspeccions?*

Estem capacitats per detectar la conveniència de possibles modificacions que suposin una millora i per comunicar-ho, bé a Indústria, o a la CMB, que són els que decideixen. En realitat aquests canvis si es produeixen, ja que vénen imposats per la pràctica, són modificacions que tendeixen a satisfer necessitats i millorar el servei. Nosaltres actuem sempre per delegació i ens limitem a fer propostes de canvi basades en l'experiència.

*ECA, ¿té o no té potestat per sancionar aquells taxistes que no acudeixin a una citació d'inspecció o que no facin les modificacions pertinents després d'aquesta?*

Igual que a la pregunta anterior, haig d'assenyalar que actuem per delegació. ECA detecta la irregularitat i la comunica a Indústria o a la CMB. El seguiment d'aquestes irregularitats i la tasca de supervisió de la nostra forma d'operar ho duen a terme en matèria d'inspecció tècnica els interventors de la Generalitat. Per la seva part, la CMB s'ha reservat el dret a nomenar els seus propis interventors a fi de controlar el bon funcionament de la Revisió Metropolitana.

*Senyor Puignou, ens agradaria que per acabar ens indiqués què demanaria vostè els taxistes per agilitzar encara més aquesta nova etapa de la inspecció de vehicles.*

En principi els diria que poden estar tranquils ja que les estadístiques assenyalen que el taxi és el vehicle que acudeix en condicions millors a la revisió. Els demanaria també que respectin l'horari de citació a fi d'evitar haver de fer cua, especialment a primera hora, que és quan es produeixen les aglomeracions més grans. I com a última cosa, voldria recordar-los que quan hi ha canvis de tarifa la targeta ha d'estar segellada per l'empresa on s'hagi modificat el taxímetre.



# Obligatoriedad de prestar servicio a invidentes acompañados de perros guía

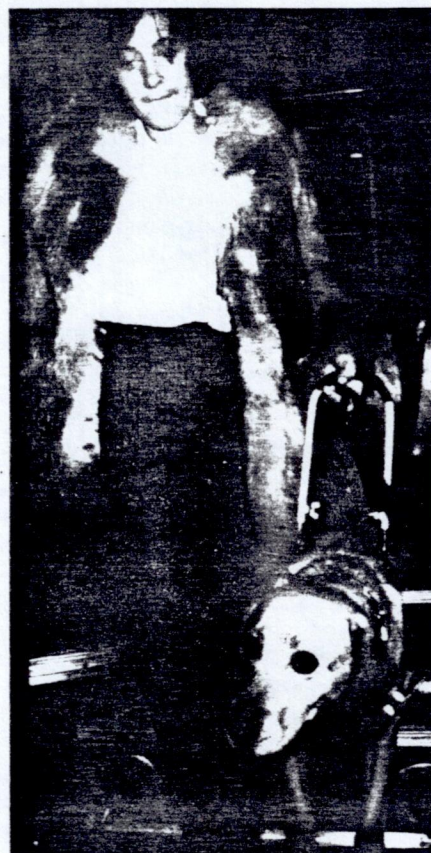
**D**ebido a la negativa de algunos profesionales del taxi a prestar servicio a usuarios deficientes visuales acompañados de perros guía, la Asociación de Usuarios Perros Guía y la Unidad Taxi mantuvieron una reunión encaminada a resolver dicho problema. Ahora bien, debido a que desgraciadamente siguen existiendo casos aislados de profesionales que se niegan a prestar este servicio, transcribimos el Real Decreto 3250/83, por el que se regula el uso de perros guía para deficientes visuales. Queremos dejar constancia de que todo taxista que niegue su servicio a estos usuarios será sancionado de acuerdo con el Reglamento Metropolitano de Autotaxis.

## DISPONGO

*Artículo 1.º 1. Los deficientes visuales acompañados de perros-guía tendrán acceso a los lugares, alojamiento, establecimientos, locales y transportes públicos en la forma que se determina en los artículos siguientes. Entre los establecimientos de referencia se incluyen los centros hospitalarios, públicos y privados, así como aquellos que sean de asistencia ambulatoria.*

*2. El acceso del perro-guía a que se refiere el párrafo anterior, no supondrá para el deficiente visual gasto adicional alguno, salvo que tal gasto constituya la prestación de un servicio específico económicamente evaluable.*

*Art. 2.º A los efectos previstos en la presente norma, tendrá la consideración de perro-guía aquel del que se acredite haber sido adiestrado en centros nacionales o extranjeros de reconocida solvencia, para el acompañamiento, conducción y auxilio de deficientes visuales.*



*Art. 3.º 1. El usuario del animal deberá acreditar:*

*a) La condición de perro-guía tal como se define en el artículo anterior.*

*b) Que el animal cumple con los requisitos sanitarios correspondientes.*

*2. Se establecerá, con carácter oficial, un distintivo indicativo especial del cumplimiento de lo dispuesto en el número anterior que deberá llevar el animal de forma visible.*

*Art. 4.º 1. El deficiente visual no podrá ejercitar los derechos establecidos en la presente norma y demás disposiciones que la desarrollen cuando el animal presente signos de enfermedad, agresividad, falta de aseo o, en*

*general, presumible riesgo para las personas.*

*2. En todo caso, podrá exigirse en aquellas situaciones en que resulte imprescindible el uso del bozal.*

*3. El deficiente visual es responsable del correcto comportamiento del animal, así como de los daños que pueda ocasionar a terceros.*

*Art. 5.º Los requisitos establecidos en el presente Real Decreto serán exigidos sin perjuicio de los que puedan establecer en el ejercicio. De sus competencias las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 3.2 de la Ley 13/1982, de 7 de abril.*



# El transporte en la CEE (I)

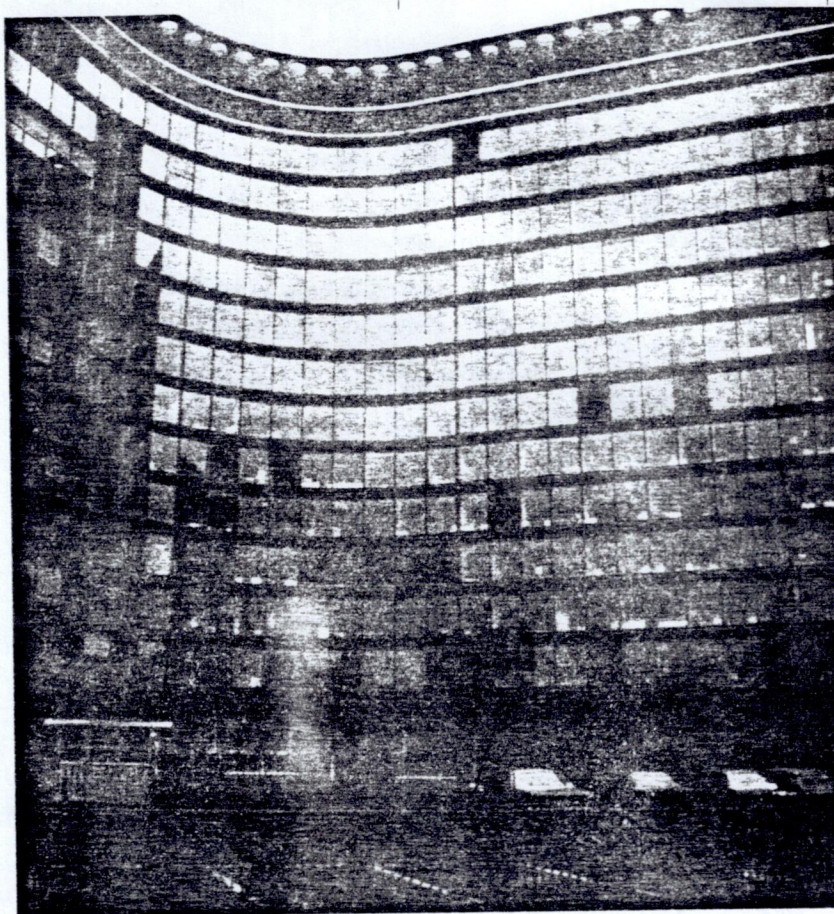
**U**n elemento fundamental para la vida y el dinamismo económico de las Comunidades Europeas son los transportes. Además de que de ellos dependen otras políticas comunitarias, los transportes afectan directamente al colectivo de consumidores (en cuanto a personas que se desplazan y tarifas) y son causa, al mismo tiempo, de una larga serie de efectos indirectos, ya que el precio de los transportes repercute en los gastos generales de las empresas y hace fluctuar un sin número de precios del mercado.

Por otro lado, más de seis millones de personas trabajan en el sector, cifra superior a los empleos generados por la agricultura, por ejemplo.

## Principales problemas

El transporte y su reglamentación son, pues, uno de los ejes estratégicos sobre los que gira la política de la CEE, hasta el punto de que no puede hablarse de un verdadero mercado común sin unos transportes bien estructurados que lo hagan posible. Sin embargo, no es un sector exento de problemas, originados precisamente por su dimensión y su importancia. Veamos cuáles son los de mayor entidad:

- Fuertes pérdidas en los ferrocarriles, servicio público que no puede gestionarse en base a criterios de pura y simple rentabilidad.
- Insuficiencia de la red en el transporte por carretera, con los consiguientes embotellamientos, dificultades de acceso y problemas diversos.
- Problemas originados por las trabas administrativas, burocráticas y aduaneras que entorpecen la libre circulación de mercancías y personas.
- En el ámbito del sector aéreo, falta de competitividad a causa



de la nacionalización de las principales compañías, con lo que el sector privado no puede concurrir libremente ni optar a determinadas concesiones

- Por lo que se refiere a la navegación marítima y fluvial, los problemas se derivan de la competencia de los países con comercio de Estado y del envejecimiento de la flota, así como de la carencia de normas suficientes de seguridad.

## Teoría comunitaria en materia de transportes

La filosofía comunitaria en lo que se refiere a transportes se basa en un programa de acción presentado por la Comisión Europea en el año 1962 que no llegó a ser aprobado por el Consejo de Ministros. La idea que subyace en dicho documento es la de promover la necesaria

igualdad de trato entre modos de transporte, empresas y usuarios, así como la de fomentar la libre competencia, la libre elección del medio de transporte, la independencia financiera y comercial de las empresas y la coordinación de las infraestructuras del transporte. Para conseguir todo esto es preciso unificar los requisitos que se exigen para el paso de fronteras y, por otro lado, asegurar la libertad de establecimiento en los diferentes países de la CEE.

La Comunidad hace hincapié en la necesidad de que se cumpla la prohibición comunitaria tendente a evitar que los transportistas de los Estados miembros se vean discriminados por normas nacionales particulares, pues este es el único modo de conseguir una mejor distribución del trabajo, un mayor intercambio de mercancías y una

mayor movilidad de la población.

Mejorando las condiciones de competencia entre diferentes medios y financiando algunos grandes proyectos de infraestructura que tengan interés comunitario y favorezcan las comunicaciones e intercambios entre distintos Estados miembros, la CEE cree posible alcanzar un desarrollo no problemático de los diferentes tipos de transporte. Todo ello sin caer en el intervencionismo, salvo en aquellos casos de compensación de los servicios públicos, crisis conjunturales o necesidades de desarrollo regional que hagan imprescindible la actuación comunitaria.

#### Últimos avances y disposiciones

Las realizaciones promovidas por la CEE en materia de transportes son escasas hasta el momento, sobre todo si se considera que los objetivos finales son en extremo ambiciosos: sustituir las políticas nacionales por una política comunitaria. Ha sido preciso vencer la oposición de muchos Estados que disfrutaban de una situación de privilegio y de ciertas empresas que operaban en régimen de monopolio. Tras muchos avatares, incomprendimientos y resistencias, el Consejo de Ministros aprobó, en 1967, las siguientes disposiciones, seguidas desde entonces fielmente por la Comunidad:

- Una primera serie de medidas tendentes a armonizar las condiciones de trabajo en los transportes por carretera, reglamentar las ayudas al transporte, aplicar al sector las reglas de competencia y crear un contingente comunitario y un sistema de tarificación para los transportes de mercancías por carretera entre los Estados miembros.

- Un segundo paquete en el que se proyectaban las normas relativas a los transportes, teniendo en cuenta su consideración de servicio público, y las normas tendentes a la normalización de cuentas en los ferrocarriles.

- En la tercera etapa se pretendía abordar la armonización de los impuestos sobre vehículos y fijar una contabilidad uniforme sobre gastos de infraestructura en los distintos medios de transporte.

Puede decirse que la CEE ha cumplido estos propósitos, aunque aún se echen en falta otras disposiciones sobre temas de unificación técnica, condiciones de trabajo, protección del medio ambiente y seguridad. Precisamente con objeto de empezar a cubrir estas insuficiencias, los «diez» llegaron en 1984 a un acuerdo cuyos compromisos más importantes eran:

- Se doblará en cinco años el número de permisos otorgados para circular libremente por la Comunidad.

- Se establecerán límites máximos para el peso y las dimensiones de los camiones.

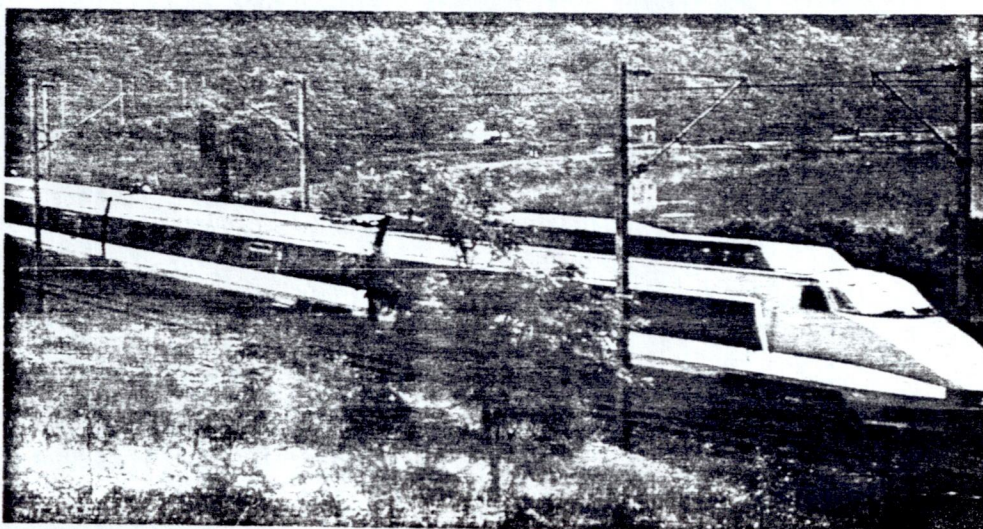
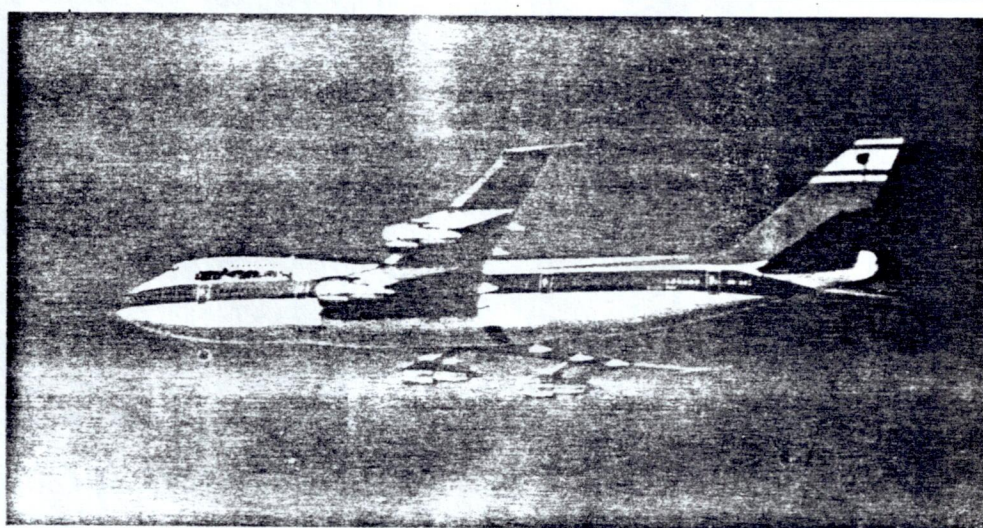
- Se incrementarán las ayudas para proyectos de infraestructura.

- La CEE se interesará más por los temas de seguridad vial.

- Las compañías ferroviarias del Mercado Común cooperarán más estrechamente.

- Las horas de trabajo para los conductores se establecerán según criterios más flexibles.

Veamos a continuación cuál es el punto de vista comunitario respecto a los diferentes medios de transporte, haciendo hincapié en los transportes terrestres y en especial en los transportes por carretera.



# El taxi en Londres (II)

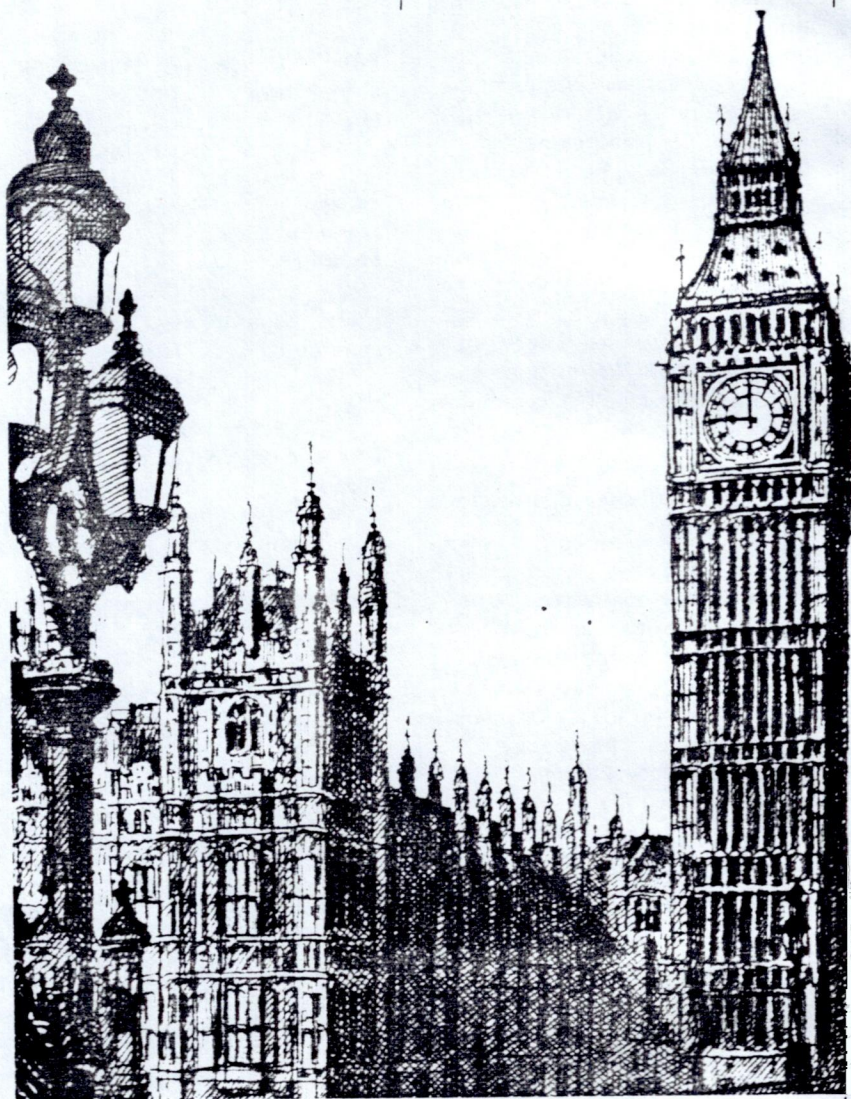
## Los taxistas piratas londinenses

Como cualquier otra gran ciudad del mundo, Londres no se libra de las irregularidades típicas de la crisis económica y de las concentraciones urbanas. Es así que se produce el fenómeno de los taxis ilegales, «minitaxis» para los habitantes de la capital británica, que actúan principalmente por la noche y en los aeropuertos, estaciones de ferrocarril y en las calles. Se trata de automóviles particulares que trabajan como taxis. Tal situación perjudica enormemente a los taxistas, que ven agravados de esta forma los problemas derivados de la libertad de mercado en cuanto a las licencias, de la cual hablábamos en el capítulo anterior.

Esta competencia desleal se da de forma importante en el aeropuerto londinense de HEATHROW, uno de los más activos del mundo. En la actualidad está fuertemente vigilado por la policía y sometido a unas normas rigurosas, controles que ha reducido la actividad de los taxis sin licencia y que están disuadiendo a aquellos conductores cuya práctica habitual consiste en cobrar cantidades exorbitantes e ilegales a los desprevenidos turistas extranjeros. Los profesionales están convencidos de que no merece la pena infringir la ley para ganar un poco más, dado que las penas son importantes y sólo se consigue perjudicar al colectivo de taxistas. Heathrow cuenta con un aparcamiento con capacidad para 600 taxis, dotado de instalaciones recreativas para los conductores y otras para aprovisionar de combustible y lavar sus coches.

## Hacia un nuevo modelo de taxi

El simbólico y señorial taxi londinense está envejeciendo. Hace ya casi treinta años que circulan por las calles los negros automóviles fabricados por la British Leiland. La necesidad



de fabricar un nuevo modelo que cubra las necesidades actuales de forma adecuada es un reto ineludible.

A este respecto, se están considerando diversos taxis nuevos y se han diseñado y construido algunos prototipos. Se trata de concebir un vehículo de fabricación especial, barato de explotar y reparar, de gran manejabilidad y que tenga, por otra parte, distintas versiones para adaptarse a diferentes países, tales como aire acondicionado, transmisión automática/manual, y todo tipo de combustiones: desde la gasolina al diesel, pasando por el gas licuado o el alcohol.

Sin embargo, el coste de construir un taxi de fabricación especial es muy alto, alrededor de dos millones de pesetas. El único taxi fabricado de esta forma, aparte del londinense, es el «Checker» estadounidense, aunque debido a los problemas económicos derivados de su producción ha dejado de fabricarse hace menos de un año. El problema, por tanto, es doble, dado que la necesidad existe y las dificultades que se generan al intentar cubrirla son numerosas. Lo ideal sería que uno de los grandes fabricantes, o varios de ellos unidos, produjera un vehículo específico para cumplir las funciones de un taxi que pu-

diera ser fabricado y vendido en todo el mundo.

### Algunas mejoras para el futuro

Pero todos estos problemas pueden tener pronta solución si el interés de la administración pública británica —y en especial la londinense— por sacar los coches particulares de las calles de las capitales no decrece. En Londres se están haciendo grandes esfuerzos para evitar que los coches entren en la ciudad, a base de fijar unos precios muy altos para el estacionamiento y fomentar el uso del transporte público, reduciendo las tarifas de los taxis y ofreciendo subsidios.

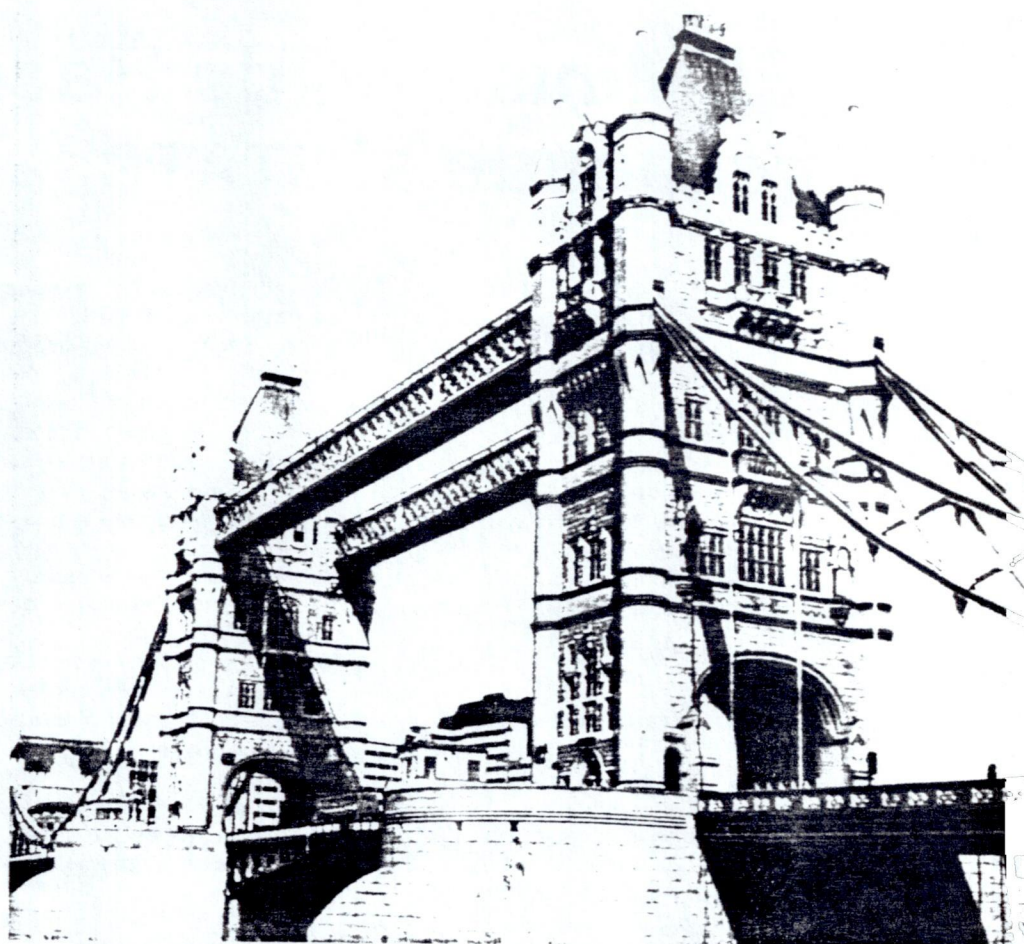
Los conductores, en general, están a favor de estas medidas, ya que toda gran ciudad, una vez limitado el número de coches particulares, se convierte en un lugar donde es agradable vivir y mucho más fácil trabajar, con lo que taxis y autobuses harían cómodamente el trabajo para el que fueron pensados.

Otra iniciativa del Gobierno consiste en intentar ampliar la gama de trabajo que hace un taxi, alentando a los conductores a que compartan su taxi con otros pasajeros. De hecho y de derecho, cualquier persona puede alquilar individualmente un taxi; en la práctica, esto significa que si, por ejemplo, muchas personas están esperando taxi a la salida de un aeropuerto o estación de ferrocarril, seis taxis transportarían solamente a seis personas, mientras que si se compartiera el servicio probablemente podrían llevar a veinticuatro.

Por tanto, el Gobierno intenta establecer una normativa por la que los taxis, en Londres, puedan llevar hasta a seis personas y el taxímetro se comparta, para lo que se pondrán en servicio nuevos taxímetros electrónicos que permitan esta modalidad y, a la hora de abonar el importe, el cálculo sea automático.

### ¿Taxis-autobuses?

El Gobierno también quiere que



en Londres los taxis trabajen por rutas fijas haciendo de pequeños autobuses, cobrando tarifas fijas para los pasajeros por recorridos que no son rentables para los autobuses. Las autoridades pretenden también que se utilicen los taxis para transporte escolar y para personas mayores e incapacitados, sistemas muy extendidos en otras ciudades americanas y europeas. En la actualidad, una persona incapacitada puede tomar un taxi en Londres por el 50 % de la tarifa que marque el taxímetro, entregando al conductor un vale canjeable por dinero en el Ayuntamiento.

Esta es una buena idea que ha proporcionado más trabajo a los profesionales del taxi. No obstante, los propietarios y conductores de taxis londinenses son reacios a transportar más de un pasajero y a usar los taxis como autobuses, porque piensan que de esta forma se podría reducir la cantidad de viajes que es capaz de realizar un solo conductor.

### Un serio peligro

En estos momentos, una empresa de Hong Kong ha solicitado trabajar en Londres, de forma experimental, con 400 minibuses y microbuses que recorrerían la ciudad por rutas fijas y transportarían cada uno del orden de doce personas. Sin duda, si este proyecto se lleva a la práctica, el sector del taxi londinense sufriría un duro golpe, ya que gran parte del trabajo que absorbe en la actualidad iría a parar a los minibuses. Tanto la profesión del taxi como la autoridad londinense del transporte por autobús son contrarias a esta posibilidad, y el asunto se está dirimiendo en los Tribunales de Justicia.

Así pues, los problemas del taxi en Londres (demasiados automóviles particulares, competencia de taxis ilegales, exceso de taxis con licencia y de número de horas trabajadas por conductor, falta de pasajeros, etc.) son los problemas del sector en toda gran ciudad del mundo.

# El Ministerio de Hacienda responde al STATC

**C**omo respuesta al escrito presentado por el Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC) para solicitar aclaración sobre las obligaciones formales en materia de facturación, el Centro de Gestión y Cooperación Tributaria del Ministerio de Economía y Hacienda ha remitido el siguiente comunicado:

1. Con carácter general, el R.D. 2402/1985 de 18 de diciembre exige la obligación de emitir una factura completa con la consignación de todos los datos a que hace referencia el art. 157 del Reglamento del impuesto cuando el servicio de taxi sea prestado a empresarios o profesionales sujetos pasivos del impuesto.

2. Los empresarios del taxi que se hayan acogido al denominado Régimen simplificado estarán sometidos a la obligación consignada en el apartado anterior cuando presten servicios a empresarios o profesionales; cuando el servicio se preste a quien ostenta la condición de consumidor final, y de acuerdo a lo dispuesto en el art. 4.º del R.D. 2042/1985 de 18 de diciembre podrán expedirse vales o tickets que contengan los requisitos mínimos del art. 158 del Reglamento del impuesto, es decir, Número y serie, importe contra-prestación, NIF del expedidor, I.V.A. incluido en precio y fecha.

3. No obstante, lo anterior, y como quiera que de acuerdo con lo dispuesto en el art. 2.º del R.D. 2042/1985 de 18

de diciembre este Centro Gestor tiene competencias para el establecimiento de obligaciones alternativas en materia de facturación en aquellos casos en que el cumplimiento de los estrictamente impuestos por las normas mencionadas supongan una perturbación económica en el funcionamiento de la actividad del sujeto pasivo SE AUTORIZA con carácter provisional y hasta tanto en cuenta pueda implantarse en los auto-taxis máquinas no manipulables que permitan la expedición de tickets, u otros procedimientos para que los empresarios del taxi acogidos al Régimen simplificado queden exonerados de la obligación de emitir vales o tickets cuando presten servicios a consumidores finales del impuesto.

## Notes

### Desaparició de les pòlisses de 25 pessetes

Segons el Reial Decret Llei 1/16 de 14 de març, les pòlisses de 25 pessetes per tramitar documents administratius han deixat de circular a l'Administració Pública. Per aquest motiu, els documents que es registrin a la Corporació Metropolitana de Barcelona aniran sense l'esmentada pòlissa i duran exclusivament les taxes corresponents a aquest organisme.

## Notas

### Desaparición de las pólizas de 25 pesetas

Según el Real Decreto Ley 1/16 de 14 de marzo, las pólizas de 25 pesetas para tramitar documentos administrativos han dejado de circular en la Administración Pública. Por tal motivo, los documentos que se registren en la Corporación Metropolitana de Barcelona irán sin la referida póliza y llevarán exclusivamente las tasas correspondientes a este organismo.

## Agraïment

Doña María Isabel Enríquez Juárez manifestà el seu agraïment el propassat 3 d'abril a D. Miguel Pacha Valencia, as-salariat amb llicència núm. 7969 en restituir-li una carpeta que contenia 400.000 pessetes oblidades al seu taxi.

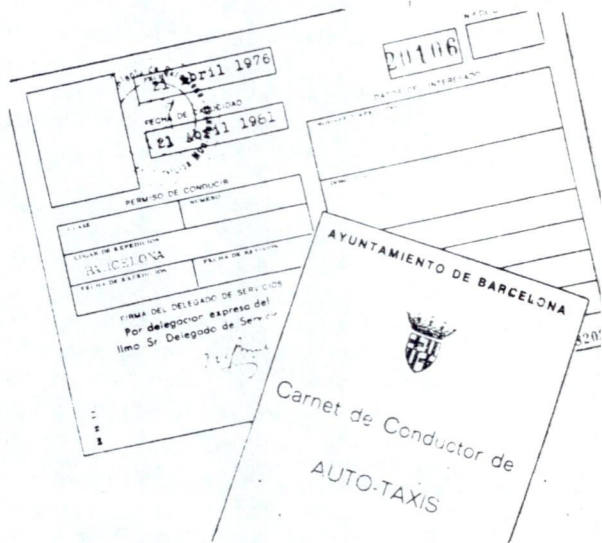
Doña María Isabel Enríquez Juárez manifestó su agradecimiento el pasado 3 de abril a D. Miguel Pacha Valencia, asalariado con licencia n.º 7969 al serie restituida una carpeta que contenía 400.000 pesetas olvidada en su taxi.

# Se establece un plazo límite para la renovación de antiguos carnets

La CMB estableció el pasado 21 de marzo un decreto encaminado a regular la renovación obligatoria de los antiguos carnets de conductor de autotaxi. El mencionado decreto se compone de las siguientes resoluciones:

- I. FIJAR como fecha tope para proceder a la renovación de los antiguos carnets de conductor de autotaxis expedidos por los Ayuntamientos del Area Metropolitana de Barcelona, la del próximo 15 de Junio de 1986.
- II. ANULAR los carnets municipales de conductor de autotaxis que no hayan sido canjeados antes de finalizar el plazo establecido en el párrafo anterior.
- III. COMUNICAR la presente resolución a las centrales sindicales y asociaciones profesionales del sector, y publicarla en el B.O.P, diarios de mayor circulación del Area Metropolitana, en el Boletín del Taxi y en el Tablón de Anuncios de la Unidad.

Barcelona, 21 de Marzo de 1986.



## Nous carnets metropolitans: s'obren 180 expedients

**D**es que es posaren en circulació els nous carnets metropolitans, mitjançant els quals es pot identificar fàcilment el conductor del taxi amb el vehicle, s'han obert 180 expedients sancionadors, amb 47 cotxes ingressats al Dipòsit Municipal.

Aquesta mesura s'implantarà amb objecte de posar fre a l'intrusisme en el sector i a fi que treballassin les llicències metropolitans únicament i exclusiva els conductors que estiguessin donats d'alta com a tals a la Seguretat Social.

Per això, aquesta C.M.B. pensa continuar controlant amb tots els mitjans que tingui a l'abast la correcta observança de les normes establertes a

aquest respecte com ara que l'esmentat carnet s'ha de dur exposat a la part superior dreta del vidre del davant, a l'interior del vehicle, tant a través del servei d'inspecció de la Unitat de Taxis com per la Guàrdia Urbana dels Ajuntaments de l'àrea.

**D**esde que se pusieron en circulación los nuevos carnets metropolitans, mediante los cuales se puede identificar fácilmente al conductor del taxi con el vehículo, se han abierto 180 expedientes sancionadores, con 47 coches ingresados en el Depósito Municipal.

Esta medida se implantó con

el objeto de poner freno al intrusismo en el sector y que trabajaran las licencias metropolitanas, única y exclusivamente, aquellos conductores que estuvieran dados de alta, como tales, en la Seguridad Social.

Por ello, esta C.M.B. piensa seguir controlando, con todos los medios a su alcance, la correcta observancia de las normas establecidas al respecto, como es el que el citado carnet se ha de llevar expuesto en la parte superior derecha del cristal delantero, en el interior del vehículo, tanto a través del servicio de inspección de la Unidad de Taxis, como por la Guardia Urbana de los Ayuntamientos del área.

## Sabia vostè?

**Q**ue el carrer de la Plateria (Argenteria) era l'antic camí del mar, per la qual cosa s'anomenà abans carrer del Mar. Després s'hi establiren els forjadors d'espases, llances i dagues, així com els platers. Els primers ocupaven la part més propera al mar i per aquest motiu fou anomenada, i encara ho és, carrer l'Espaseria. Els platers s'establiren a la part alta i donaren nom al carrer definitivament. El 1850 encara se'ns descriu el carrer de la Plateria com la cosa més enlluernadora de Barcelona, pel luxe de les seves joies, ornaments, collarets, anells, caixes de rapé, caps de cerilles, segells per als rellotges, botons, etc.

Que la part més alta de la Rambla, a tocar la plaça de Catalunya, rep el nom de Rambla de Canaletes per la popular «Font de les Canaletes», localitzada en aquest lloc des de temps an-

tics. En certa manera subsisteix en forma d'una font de ferro colat del segle XIX. És famosa l'aigua que hi brolla. La dita «beure aigua de Canaletes» és, fora de Barcelona, sinònim de viure a la capital. És un lloc en el qual durant molts anys se citaven els forasters de pas per la ciutat i on avui hi ha costum d'agrupar-se per discutir de futbol i de política. Aquí hi hagué la porta del segon recinte de muralles, anomenada de Canaletes o de Sant Sever.

Que al número 6 del carrer de Canuda hi ha l'Ateneu Barcelonès en una antiga casa senyorial neoclàssica que fa xamfrà amb la plaça de la Villa de Madrid. És una de les entitats més prestigioses de la ciutat i té la biblioteca privada més important del país. Aquest edifici fou la primera residència del baró de Savassana i passà després a la família Parellada.

## Recordi

- Que els nous rebuts del taxi s'han posat a disposició dels professionals del sector al carrer de Menéndez Pelayo, 203, de 9 a 1 del matí i que el seu preu és de 35 pessetes per talonari.

- Que tots els titulars de llicència que no hagin rebut la carta per passar la revisió metropolitana corresponent a l'any 1986 han de realitzar-la igualment i és aconsellable que vagin a efectuar-la la mateixa data en què es féu l'any passat.

- Que els titulars que vulguin donar d'alta dependents estan obligats a entregar dues fotografies de cadascun dels assalariats per la realització dels seus respectius carnets metropolitans.

## Recuerde

- Que los nuevos recibos del taxi se han puesto a disposición de los profesionales del sector en la calle Menéndez Pelayo, 203, de 9 a 1 de la mañana, y que su precio es de 35 pesetas por talonario.

- Que todos los titulares de licencia que no hayan recibido la carta para pasar la revisión metropolitana correspondiente al año 1986 deben realizarla igualmente, siendo aconsejable que acudan a efectuarla en la misma fecha en que se llevó a cabo el año pasado.

- Que los titulares que quieran dar de alta a dependientes están obligados a entregar dos fotografías de cada uno de los asalariados para la realización de sus respectivos carnets metropolitanos.

- El Departamento de Transferencias recuerda a aquellos titulares que deseen transferir su licencia que a partir del 2 de mayo se solicitará para ello justificación de haber pasado la revisión metropolitana del año en curso.

## AUMENTO DE TARIFAS POR CARRETERA

(Orden de 1º de Abril de 1986)

Precio por Km. recorrido  
o fracción..... 35 ptas.

Precio por hora  
de espera..... 960 ptas.

Mínimo de  
percepción..... 200 ptas.



BARCELONA, MÉS QUE MAI