



Organización representativa de los taxistas de España

PROPUESTAS REGULADORAS 2018

FEDETAXI propone medidas a las Administraciones Públicas en el marco de la convocatoria extraordinaria de la Conferencia Nacional de Transportes.

Mayo 2018



Organización representativa de los taxistas de España

PROPUESTAS REGULADORAS

Madrid, mayo de 2018

En FEDETAXI somos conscientes de que la movilidad urbana ha entrado en una nueva etapa. En este nuevo momento debemos conseguir que el servicio público de taxi despliegue toda su potencia y tenga un futuro competitivo, en el que las administraciones deben estar junto al sector del taxi, promoviendo su renovación y transformación.

Los nuevos modelos de movilidad son una realidad insoslayable y representan una oportunidad para que el sector del taxi ponga en valor sus eficiencias y calidad, renovando su oferta de valor como servicio público clave.

La sociedad demanda una mejor ordenación de este sector estratégico, sustentada en principios de regulación adecuada, que fomente la sostenibilidad socioeconómica, el control público de los profesionales del transporte, así como el equilibrio y la armonización de las condiciones de competencia entre las distintas modalidades de movilidad urbana.

En relación a la prestación de los servicios de transporte de viajeros en taxis y arrendamiento con conductor (VTC), todos compartimos la necesidad de que exista una competencia leal y transparente.

La evolución taxis y VTC en los últimos tiempos, ha llevado a una situación que ha requerido de la adopción medidas urgentes por parte del Gobierno, y se encuentra pendiente de una solución judicial por nuestro Alto Tribunal que podría limitar el predecible caos que supone una desregulación sin paliativos, o arrojarnos a ella.

En cualquier caso, la agenda de trabajo marcada por el Real Decreto-Ley 3/2018, pasa por la convocatoria de la **Conferencia Nacional de Transportes** para *“analizar e identificar aquellos aspectos y medidas a nivel estatal y autonómico que pudieran ser susceptibles de modificación para mejorar la competitividad, la competencia, la prestación del servicio y coordinación en el ámbito urbano e interurbano de la actividad desarrollada por las distintas modalidades de transporte de viajeros en vehículos de turismo, conforme a los principios que deban cumplir los requisitos que regulen el acceso a las actividades de servicios y el ejercicio de las mismas (...).”*

Para abordar esta tarea es preciso partir de la base de que el servicio de taxi y el de arrendamiento de vehículos con conductor están definidos y configurados legalmente para atender diferentes demandas de transporte de viajeros, aunque, como es notorio, pueden tener puntos de contacto y confluir, en ocasiones, en mercados de características análogas como el de la precontratación de servicios.



Organización representativa de los taxistas de España

En un caso, el del servicio de taxi, destinado a un amplio universo de usuarios, se encuentra regulado de forma intensa por las administraciones públicas de modo que su nivel de oferta, determinadas condiciones de prestación del servicio, de la jornada de conducción, de la formación que deben acreditar los conductores, o el régimen tarifario aplicable están regulados de forma exhaustiva. De este modo el taxi se configura como un elemento más de la movilidad, especialmente en entornos urbanos y metropolitanos, en los que convive con los medios de transporte público colectivo y los complementa.

En el otro caso, el del alquiler de vehículos con conductor, la regulación no presenta el mismo grado de intensidad que el expuesto respecto al servicio de taxi, pero sí que se configura desde el punto de vista normativo de manera que determinados aspectos, y fundamentalmente los vinculados al nivel de oferta y al régimen de contratación de los servicios, garanticen la no interferencia, en términos de ordenación de la movilidad, con otras modalidades de transporte de viajeros, y, lógicamente, con el del taxi.

Para FEDETAXI resulta evidente que se hace necesario reforzar la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor y -especialmente- su control, evitando la desaparición o sustitución del servicio público de taxi por otro privado controlado por multinacionales de la economía digital, mientras se precisa una menor rigidez de las normas que afectan al ejercicio de la actividad de taxi. Para alcanzar este objetivo, además de mantenerse el equilibrio y armonía entre ambas actividades, debe ponerse en valor la autonomía local en relación con la movilidad urbana.

Por último, no debe postergarse la ordenación coordinada de otros servicios de transporte de viajeros, de modo que queden garantizados, especialmente los derechos de los usuarios, pero también un correcto desarrollo de la movilidad con todo tipo de vehículos, y, en general, la seguridad jurídica del entorno en el cual se prestan los servicios.

Es indispensable actuar sin demora. FEDETAXI propone en este documento algunas medidas a las Administraciones Públicas en el marco de la convocatoria extraordinaria de la Conferencia Nacional de Transportes.

Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

Disposición adicional primera. Cooperación en el marco de la Conferencia Nacional de Transportes para mejorar la coordinación del sector de transportes de viajeros en vehículos de turismo.

De conformidad con lo que dispone en el artículo 9.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, el Ministro de Fomento convocará de forma extraordinaria la Conferencia Nacional de Transportes para analizar e identificar aquellos aspectos y medidas a nivel estatal y autonómico que pudieran ser susceptibles de modificación para mejorar la competitividad, la competencia, la prestación del servicio y coordinación en el ámbito urbano e interurbano de la actividad desarrollada por las distintas modalidades de transporte de viajeros en vehículos de turismo, conforme a los principios que deban cumplir los requisitos que regulen el acceso a las actividades de servicios y el ejercicio de las mismas según la normativa vigente.



Organización representativa de los taxistas de España

Gobierno de España. -

- Fomento. -

1.- Puesta en marcha inmediata del mecanismo de control telemático de los servicios de VTC establecido en el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre.

2.- Definir mejor la diferencia entre la contratación *previa* de la *inmediata*. Utilización de criterios como la consideración reglamentaria de una distancia mínima, periodos temporales razonables, o una combinación de ambos, por ejemplo.

3.- Modificación legal para revocar las autorizaciones de transporte de viajeros por reiteración en las infracciones, con más de dos sanciones firmes en vía administrativa en el periodo de un año.

4.- Mayor coordinación inspectora, con Agencia Tributaria, Inspección de Trabajo, Consumo y otras para el control efectivo del régimen de explotación de las VTC ante la elevada tasa de infracción que delata que dicho modelo de negocio se sustenta en el incumplimiento sistémico de las normas, más allá de las de transporte. También con medidas como visados de oficio extraordinarios.

5.- Mayor control de los servicios de vehículos no provistos de autorización (intrusismo).

- Economía. -

6.- Estudio de sistemas compensatorios por parte de los nuevos actores de la movilidad, análisis de costes de transición y búsqueda de modelos internacionales más allá de la Unión Europea (modelo australiano, mexicano, y otros).

- Industria y Agenda Digital. -

7.- Apoyo decidido a la innovación en el servicio público de taxi favoreciendo la calidad y la “experiencia de usuario”.

8.- Ayuda a la transformación energética y sostenibilidad medioambiental de toda la flota de taxi (70.000 vehículos).

- Interior. -

9.- Aprobación y publicación inmediata de la Orden Ministerial que apruebe la implantación de matrículas específicas para taxis y VTC para el control del intrusismo.

- Empleo. -

10.- Modificación de ET para devolver a los transportistas de viajeros al “principio de realidad” de las relaciones laborales, y lucha contra la precariedad laboral.

11.- Formación: Idéntica capacitación Taxi y VTC. (P.ej. 50 horas similar a propuesta en Portugal).

- Hacienda. -

12.- Control fiscal de las actividades de las plataformas digitales y su entramado de empresas.



Organización representativa de los taxistas de España

Comunidades Autónomas y Ayuntamientos. -

13.- Modificación pro-competitiva de la normativa de CC.AA. y Ayuntamientos.

12.1. Reforma del modelo de tarifas.

- a) Ampliación de supuestos de tarifas fijas.
- b) Previsión de servicios de taxi compartido en servicios precontratados.
- c) Establecimiento de las tarifas con carácter de máximas en los servicios precontratados, que posibiliten su reducción en los casos y cuantías que se establezcan.
- d) Incorporación del servicio público de taxi en actuaciones de movilidad como servicio (MaaS), fomentando el uso de tarjetas prepago y la comodalidad integrada en abonos u otro tipo de medios de pago.
- e) Flexibilización tarifaria en horas valle, colectivos con necesidades especiales, episodios de contaminación y otros supuestos específicos en beneficio del usuario.

12.2 Posibilitar mejora de parámetros de servicio, calidad y competitividad del servicio público del Taxi.

- f) Enfoque al turismo como sector estratégico. Acciones “movilidad como servicio” incorporando al taxi.
- g) Mejorar los mecanismos de financiación para la adaptación de la flota de taxis a las energías no contaminantes. Apoyo económico a flota taxis adaptados. Contratación pública sostenible y responsable con el sector del taxi.

14.- Control de actividad VTC: Medidas de multiplicación del control entre visados del mantenimiento de las condiciones de otorgamiento VTC (Estado y CCAA). Compromiso presupuestario real para intensificar inspecciones limitando el intrusismo y competencia desleal.

15.- Convenios CC.AA. y Ayuntamientos y creación de unidades especializadas de Policía Municipal en materia de intrusismo y regulación de transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas.

16.- Potestad de las CC.AA. para promover planes de reestructuración sectorial y/o amortización de licencias y autorizaciones. Estudio de sistemas compensatorios por los nuevos actores de la movilidad con análisis de costes de transición.

17.- La mejora de la experiencia del usuario: Apoyo público y promoción de las aplicaciones digitales de taxis e incorporación del servicio de taxi a los proyectos digitales públicos en materia de movilidad.



Organización representativa de los taxistas de España

Coordinación competencial entre Estado, CC.AA. y Ayuntamientos. –

18.- Estudio de la implementación de una autorización o licencia municipal y/o autonómica en relación a los transportes de urbanos de viajeros en vehículos de turismo que no son taxis.

La normativa autonómica ha de compaginarse con la doctrina constitucional recogida en la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio. Esta Sentencia declaró inconstitucionales los artículos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres relativos a los transportes urbanos, al considerar autonómica la competencia para legislar sobre la materia. En la parte que nos ocupa dichos servicios de transporte urbano son los del servicio público de taxi, en los que el Estado carece de título competencial para su ordenación.

Los razonamientos del Alto Tribunal sobre la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor están referidos a su categorización como una de las actividades auxiliares del transporte. No obstante, a día de hoy han perdido dicha clasificación en favor de su definitiva inclusión como transporte discrecional de viajeros desde la publicación de la Ley 9/2003, de 4 de julio, de modificación de la Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, a los efectos aquí relevantes.

Por ello la normativa autonómica y la local han de compatibilizarse con la legislación estatal, en particular con lo dispuesto en la de Garantía de Unidad de Mercado, aprobada por Ley 20/2013, de 9 de diciembre, afectada por la Sentencia del Tribunal Constitucional 79/2017, de 22 de junio, que ha anulado los preceptos de dicha Ley que regulaban el “principio de eficacia en todo el territorio” nacional de los requisitos de acceso al mercado de los operadores o de los bienes establecidos por la normativa de cualquier comunidad autónoma. Para ello, según la sentencia, resulta preciso que exista una ley o estándar común que justifique el reconocimiento de supra territorialidad a las decisiones de las autoridades autonómicas.

El artículo 17 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, admite el establecimiento de una autorización por norma con rango de Ley si concurren y motivan los principios de necesidad y proporcionalidad (de igual modo a como ya se establece en la “licencia de auto-taxi”), realizando la presunción “ex lege” de su concurrencia en el supuesto de la utilización del dominio público o servicios públicos sujetos a tarifas reguladas, el número de operadores de un mercado sea limitado, tal y como sucede con taxis y arrendamiento de vehículos con conductor como explicita en la exposición de motivos de dicha Ley.

Debe garantizarse además que las autorizaciones no suponen un límite a la unidad de mercado o barrera a la libertad de establecimiento o libertad de circulación al referir el artículo 18 de la citada Ley, en especial en su apartado 2.g) la imposibilidad de establecer requisitos de naturaleza económica o intervención, directa o indirecta de competidores en su concesión, en los términos establecidos en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre libere acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

La Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre libere acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, exceptúa a los servicios de transporte de su ámbito de aplicación.



Organización representativa de los taxistas de España

Por último el artículo 4 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sobre los principios de intervención de las administraciones públicas para el desarrollo de una actividad económica, dispone que es de aplicación el principio de proporcionalidad afecto a un interés general, de modo que se acredite por la administración que no existe un modo menos restrictivo o distorsionador para intervenir aquella actividad, motivándose su necesidad para la protección del interés público y justificar su adecuación a los fines que se persiguen, sin diferencias de trato discriminatorio.

En consecuencia, FEDETAXI propone que sería posible estudiar la conveniencia de establecer una “licencia municipal” para la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor mediante una modificación de las correspondientes Leyes autonómicas que ordenen el transporte en su ámbito territorial, en la que además se disponga un régimen jurídico similar al de las “licencias de auto-taxis”, en su caso, desarrollada reglamentariamente para establecer los requisitos de su otorgamiento por los Ayuntamientos, o incluso de “licencias autonómicas” para la citada actividad de arrendamiento, siempre que estén sujetas a límites compatibles con la unidad de mercado y los principios de regulación del de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y en completa coordinación con el Estado.

Si además se entendiera que para conseguir dicho objetivo es precisa la reordenación del transporte de personas, la delegación de competencias en relación al arrendamiento de vehículos con conductor o la modificación de alguna norma estatal habilitante para ello, se insta a las Consejerías de Fomento/Transportes de las diferentes CC.AA. y al propio Ministerio de Fomento, para que así lo insten en la Conferencia Nacional de Transportes.

FEDETAXI TRABAJA POR LA DEFENSA DE UN SERVICIO PÚBLICO DE TAXI Y FRENTE A SU DESMANTELAMIENTO Y SUSTITUCION POR MULTINACIONALES Y EN FAVOR DE LOS DERECHOS DE LOS USUARIOS Y PROFESIONALES DEL TAXI.

La Comisión de Gobierno de FEDETAXI
Presidente Miguel Ángel Leal

(*) Algunas de las medidas que constan en este documento ya han sido solicitadas y/o expuestas por escrito por FEDETAXI a las distintas administraciones públicas y/o a los partidos políticos. La redacción actual constituye una consolidación de las demandas sectoriales.