

¿QUÉ DICE EUROPA?

CONFERENCIA NACIONAL DEL TAXI

TAXI PROJECT 2.0 – 26 ABRIL, 2022

GRANDES TENDENCIAS

- Presión para la homogenización del taxi con las VTC
- Existen diferencias y matices entre ciudades, pero la tendencia es un denominador común.
- Puntos clave: ¿el taxi y las VTC son lo mismo?

QUÉ DICE LA UNIÓN EUROPEA

- ‘Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC)’ (2022/C 62/01) de 4 de febrero, Comisión Europea.
- Una Comunicación, a pesar de no ser un texto legislativo vinculante, es una guía para que los estados miembros de la UE sepan cuál es el posicionamiento del Gobierno de la UE en un campo en el que cabrá legislar a nivel estatal en los próximos tiempos.
- Es un poderoso instrumento para dictar cuál debe ser el enfoque de los gobiernos y parlamentos respecto a un tema concreto.

COMISIÓN EUROPEA

- Considerada la institución más importante de la UE.
- Con poderes ejecutivos y legislativos.
- Tiene el monopolio de la iniciativa legislativa: eso quiere decir que es la única que propone legislación.

¿QUÉ DICE LA COMUNICACIÓN?

- El transporte de pasajeros bajo demanda suele ser prestados por taxis o vehículos de transporte con conductor (VTC).
- El transporte de pasajeros bajo demanda ha experimentado cambios sustanciales, en particular debido a los avances tecnológicos y a la **aparición del alquiler de vehículos con conductor**. (solicitar un viaje personalizado en línea; las empresas de alquiler de vehículos con conductor ponen en contacto a pasajeros y conductores a través de sitios web y aplicaciones móviles).
- La Comisión Europea formula recomendaciones relativas a la regulación de los taxis y los VTC.
- Aclara que las medidas adoptadas por los Estados miembros (incluidos los gobiernos y legisladores nacionales, así como las autoridades regionales y locales) a la hora de regular el sector de los taxis y los VTC deben estar en consonancia con las libertades fundamentales sobre las que se sustenta el mercado único.

PERSPECTIVA EUROPEA

- Expresa que el sector del taxi debe tratarse como un asunto internacional y no municipal y/o regional: para encajar en los Tratados, los estados deben legislar de manera que no sea ‘engorroso’ para proveedores y conductores de distintas regiones o países de la UE participar en el mercado de otras ciudades.
- Entre las normas ‘engorrosas’ se encuentran “los cupos de licencias de vehículos, las cualificaciones exigidas para convertirse en conductor y las condiciones que deben cumplirse para poder establecerse como operador.”

TENSIÓN ESTADO-UE

- El artículo 56 del TFUE relativo a la libre prestación de servicios no es aplicable a los servicios de transporte. El artículo 58, apartado I, del TFUE establece que «la libre prestación de servicios, en materia de transportes, se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes».
- Sin embargo, los servicios de transporte están incluidos en el ámbito de aplicación de la libertad de establecimiento consagrada en el artículo 49 del TFUE.
- AVISO de la CE: esto significa que **algunas normas adoptadas por los Estados miembros y aplicables a los conductores y operadores de taxis y de VTC pueden constituir restricciones a la libertad de establecimiento.** (intervención de las autoridades de competencia).
- No obstante, los Estados miembros pueden justificar restricciones a la libertad de establecimiento sobre la base de objetivos legítimos (razones imperiosas de interés general), siempre que las restricciones no sean discriminatorias, sean adecuadas para garantizar la realización del objetivo que se persigue y no excedan de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

SOBRE NECESIDAD DE REGULACIÓN:

- Los VTC y las empresas de alquiler de vehículos con conductor compiten con los taxis.
- El «sistema VTC» el que compite contra el «sistema de taxis».
- Los usuarios perciben los servicios de taxi tradicionales y los VTC como un tipo de servicio bastante similar: a la hora de desplazarse de A a B, se centran en la disponibilidad y en el precio.

ACLARACION: el cliente es lo que importa. Éste percibe un mismo mercado (???), ergo son un mismo mercado (???)

- Los taxis están sometidos a una regulación mucho más rigurosa que los VTC y a menudo están sujetos a normas sobre reconocimiento visual, precios fijos y taxímetros, así como a la obligación de entablar una relación contractual.
- Los VTC no están obligados a respetar los precios fijados por las autoridades, y, en función de las normas de los Estados miembros, pueden escoger y rechazar a los clientes.
- En algunos Estados miembros, están obligados a «regresar al garaje».

ACLARACION: están regulados de forma distinta.

SOBRE NECESIDAD DE REGULACIÓN [2]:

- Los marcos reguladores deben permitir que se aprovechen plenamente los beneficios de la digitalización y de otras tecnologías innovadoras, lo que dará lugar a mejoras de la eficiencia, como una mejor utilización del vehículo, tiempos de espera más cortos y una reducción de los kilómetros recorridos sin transportar a ningún pasajero.

RESUMEN: aprovechar 'plenamente' (sin restricciones) la tecnología → liberalizar, desregular...??

- Los **Estados miembros deben revisar**, contando con la participación de los representantes del sector y los interlocutores sociales, **sus normas vigentes sobre el transporte de pasajeros bajo demanda**, a fin de garantizar que los pasajeros tengan acceso a servicios de movilidad sostenibles, inteligentes y resilientes, **que estén disponibles y sean asequibles**, accesibles, fiables, de buena calidad y seguros, y cuyas normas sean conformes con el Derecho de la UE.

ACLARACION: recordemos, según la CE al cliente le da igual taxi o VTC, él quiere mayor disponibilidad y mejor precio. La normativa debe responder a esto.

SOBRE NECESIDAD DE REGULACIÓN [3]:

- Debe aprovecharse ‘plenamente’ el potencial del sector del transporte de pasajeros bajo demanda para contribuir a lograr el objetivo de descarbonización del transporte y fomentar la movilidad.

NOTA: encontramos otra vez el ‘plenamente’ (sin restricciones) → misma idea de tecnología y digitalización sin restricciones = mayor eficiencia

Comentario: las ideas relativas a la eficiencia de mercado sin restricciones que transmite sutilmente la CE son falaces y contrarias a la evidencia empírica.

REEVALUACIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE LAS NORMAS

- Garantizar unos servicios de transporte disponibles, asequibles, fiables, de buena calidad y seguros para los ciudadanos.
- Marcos reguladores deben permitir el buen funcionamiento de los mercados, que han de estar abiertos a nuevos modelos de negocio innovadores además de ofrecer oportunidades de empleo, también para aquellos que podrían beneficiarse de regímenes de trabajo flexibles. (uberización)
- Transporte de pasajeros bajo demanda debe contribuir a mitigar el impacto medioambiental
- A este respecto, también es importante que las normas y los algoritmos, incluidos los relativos a la fijación de las tarifas, sean transparentes y comprensibles y se utilicen de manera justa y responsable.

RECOMENDACIONES (1)

- Acceso a la profesión:
 - Conductores: tanto para taxistas como para VTC, no deben ir más allá de lo que resulta necesario en este momento, y no deben hacer hincapié en conocimientos que se requerían en el pasado. No deben utilizarse para limitar el número de conductores cualificados disponibles.
 - Operadores: los requisitos relativos al tamaño del parque de vehículos (número mínimo/máximo de vehículos), el número de empleados, el número mínimo o máximo de licencias que puede poseer un operador, los espacios de oficina, o la disposición de que solo las personas físicas (no jurídicas) pueden poseer licencias de taxi/VTC pueden ser más difíciles de justificar en este contexto sobre la base del requisito de perseguir un objetivo legítimo y cumplir los principios de necesidad y proporcionalidad.
 - Resumen: minimizar requisitos a conductores y restricciones a operadores.

RECOMENDACIONES (2)

- Vehículos
 - Deben ser sostenibles: emisiones 0.
 - Los requisitos relativos al tamaño de los vehículos utilizados para el transporte de pasajeros bajo demanda deben limitarse a aquello que necesitan los clientes, por ejemplo, espacio para equipajes o asientos para niños.
 - Especialmente a la luz del Pacto Verde Europeo y del objetivo de reducir drásticamente el número de víctimas mortales y heridos graves en carretera, es importante replantearse criterios como el valor mínimo de compra del vehículo utilizado para el transporte con conductor, al tiempo que se tienen en cuenta las ventajas de los vehículos más pequeños y ligeros en lo que respecta a la congestión, el consumo de energía, y el impacto medioambiental y para la seguridad vial.
 - Resumen: no se deben establecer requisitos de VTC Gran Turismo. Contradicción seguridad-tamaño.

RECOMENDACIONES (3)

- Ejercicio de la profesión
 - revisarse y, en su caso, simplificarse las normas: las normas pueden constituir una restricción a la libertad de establecimiento y, por tanto, deben estar debidamente justificadas de manera que sean compatibles con el Derecho de la UE.
 - Supresión del “retorno a garaje”
 - Autorización de transportar pasajeros en los viajes de vuelta desde fuera de las zonas con licencia (ej. aeropuerto).
 - Agrupación de pasajeros
 - Reducción de turnos obligatorios y tiempo completo
 - Eliminación de la precontratación y de las restricciones a manipular el teléfono mientras se conduce (desventaja para las VTC).
 - Eliminación de restricciones a los operadores: que sean taxistas, que tengan un mínimo de empleados, tipo de contratación de trabajadores, mínimo/máximo de conductores por licencia, etc
 - Integración con el transporte público
 - Resumen: liberalización e integración de taxi y VTC

CONCLUSIONES

- El enfoque de la CE parte de premisas falsas:
 - Ve el transporte a demanda como un mercado eficiente, cuando presenta numerosos fallos de mercado que justifican su reglamentación.
 - Cuestiona que las normativas sirvan para corregir estos fallos de mercado, primando la libertad de establecimiento y cuestionando el carácter local/arraigado del servicio.
 - Cuestiona así el interés general.
 - Habla de sostenibilidad ambiental sin atender a la evidencia de que la liberalización que propone aumentaría el número de vehículos en las ciudades y reduciría el uso del transporte público.
 - Recomienda integrar el taxi y la VTC, y desmontar las regulaciones que han evitado la futura desaparición del sector.