



COMILLAS
UNIVERSIDAD PONTIFICIA

ICAI

ICADE

CIHS

FACULTAD DE DERECHO

EL CONFLICTO TAXI VS VTC EN ESPAÑA

Autor: Paloma Peñalver Hernández

5°E-3C

Derecho Administrativo

Tutor: Antonio Jesús Alonso Timón

Madrid

Abril 2019

ÍNDICE

RESUMEN.....	3
ABREVIATURAS.....	5
1. INTRODUCCIÓN.....	6
2. MARCO CONCEPTUAL.....	8
2.1 VTC.....	8
2.1.1 <i>Concepto e historia</i>	8
2.1.2 <i>Legislación vigente</i>	10
2.2 TAXI.....	15
2.2.1 <i>Concepto e historia</i>	15
2.2.2 <i>Legislación vigente</i>	16
2.3 Análisis de la problemática	22
2.3.1 <i>Diferencias taxi vs VTC</i>	22
2.3.3 <i>Legislación en otros países</i>	28
2.3.5 <i>Problemas actuales y posibles soluciones al conflicto</i>	34
3 CONCLUSIONES.....	42
4 BIBLIOGRAFÍA.....	44
4.3 <i>Libros, Capítulos de libros, Capitulaciones en obras colectivas y revistas</i>	44
4.4 <i>Legislación y Jurisprudencia</i>	45
4.5 <i>Otros</i>	48
ANEXOS.....	51

RESUMEN

La evolución de la tecnología supone un cambio en las exigencias que demandan los consumidores, quienes ven como su día a día puede ser, mediante el uso de estas, más sencillo, más rápido y más cómodo. Es por esta razón por la que las empresas han de adaptarse e integrar en sus productos y servicios el uso de las mismas. Este trabajo tiene como objetivo hacer comprender al lector que la solución al conflicto entre los vehículos de transporte con conductor y los taxis está destinado a resolverse a través de la liberalización del sector. Su justificación tiene como base considerar que pretender seguir manteniendo un tipo de servicio, como es el de transporte llevado a cabo por los taxis tal y como los conocemos, sin que integren el uso de la tecnología disponible, supone un atraso y una pérdida de bienestar para la sociedad en su conjunto. A través de un análisis pormenorizado de la situación actual, la legislación y jurisprudencia en torno al tema, así como otros temas de gran importancia como el interés económico que se esconde detrás del mercado secundario de licencias y el reparto de las mismas, podremos ir descartando las distintas alternativas hasta llegar a la que creemos es la que requiere el conflicto.

Palabras clave: taxi, vehículo, transporte, conductor, licencias, tecnología, liberalización, economía, bienestar social.

ABSTRACT

The development of technology means a change in the requirements demanded by consumers, who see how their day-to-day can be, through the use of these, simpler, faster and more user-friendly. Because of this, companies have to adapt and integrate into their products and services the use of them. The objective of this paper is to make the reader understand that the solution to the conflict between VTC and taxis is destined to be solved through the liberalization of the sector. Its explanation is based on the fact that pretending to maintain a type of service, such as taxis, as we know them, without integrating the use of available technology, represents a backwardness and a loss of welfare for society. Through a detailed analysis of the current situation, legislation and jurisprudence on the subject, as well as other issues of great importance such as the economic interest behind the secondary licensing market and the distribution of them, we can discard the different alternatives until we reach what we believe is what the conflict requires.

Key words: taxi, vehicle, transport, driver, licensees, technology, liberalization, economy, social welfare.

ABREVIATURAS

- TFUE: Tribunal Funcionamiento de la Unión Europea
- VTC: Vehículos de Transporte con Conductor
- LOTT: Ley de Ordenación de Transporte Terrestre
- FOM: Ministerio de Fomento
- CNMC: Comisión Nacional de Mercados y de la Competencia
- ACCO: Asociación de la Competencia Catalana

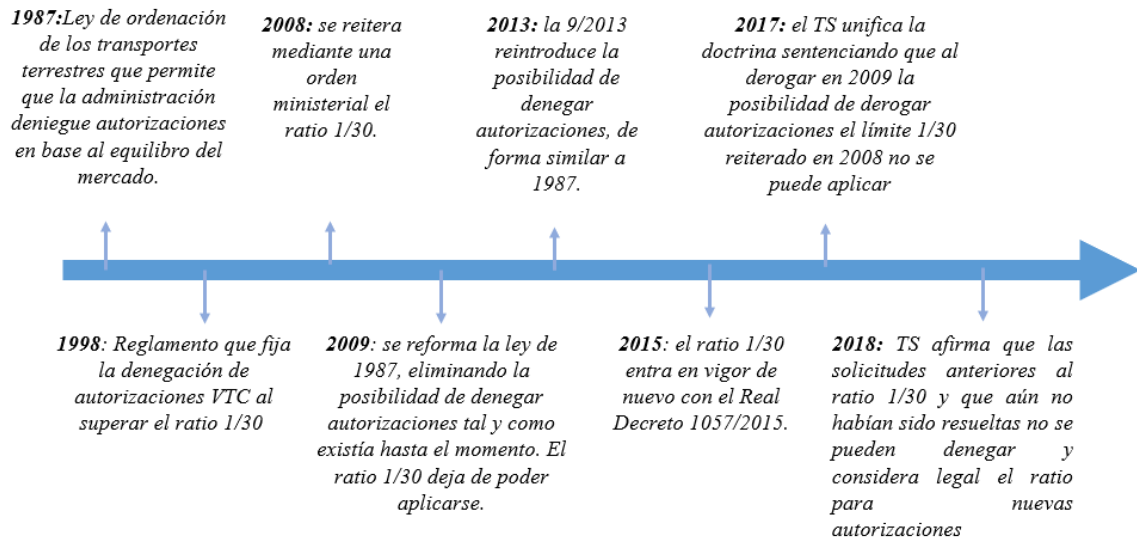
1. INTRODUCCIÓN

El objetivo principal de este trabajo consiste en realizar un análisis completo de la situación actual en torno a la problemática surgida en los últimos años entre vehículos de transporte con conductor (VTC) y taxis, con el fin de poder analizar la situación y sus posibles soluciones. El porqué de este trabajo reside, por un lado, en su importancia a nivel administrativo, requiere una regulación inmediata y profunda del sector, y en segundo lugar por mi interés personal, no solo en la materia, sino también a nivel social, pues se trata de un conflicto de actualidad que nos afecta a todos.

En España, y en muchos otros países, el desarrollo de servicios que prestaban los VTC ha estado condicionado por multitud de reglas jurídicas que pretendían restringir la actividad de este sector emergente. Para poder desarrollar este servicio se requiere previa autorización por parte de la Administración, y esta oferta de autorizaciones se encuentra, a día de hoy, artificialmente modificada por la misma, como veremos durante el desarrollo de este trabajo.

Pretendemos llegar a tener una visión global y amplia de la problemática actual, de cara a poder gestionar en un futuro su regulación y medidas a adoptar, de la manera más eficiente posible, siempre con el objetivo presente de maximizar el bienestar social. Para ello seguiremos la siguiente estructura: en primer lugar, vamos a hacer un análisis de los vehículos VTC y de los taxis, estudiando su historia, su legislación vigente y su regulación actual correspondientemente. A continuación, procederemos a analizar las diferencias entre ellos y las deficiencias de la regulación actual, las limitaciones a las que están sometidos los taxis y el reparto de licencias actual. También expondremos algunos ejemplos de cómo está siendo solucionado este conflicto en otros países. Finalmente, plantearemos una serie de distintos escenarios por los que llegaremos a la que creemos es la solución que ha de tomarse: la liberalización del sector.

A continuación, exponemos una tabla ilustrativa de las fechas clave:



2. MARCO CONCEPTUAL

En el siguiente apartado vamos a analizar el concepto de los vehículos VTC y los taxis, para poder dibujar un plano de diferencias que sirvan para entender el conflicto que existe hoy en día entre ambos. Nuestro objetivo durante el siguiente apartado es conocer con profundidad toda la situación actual, no sin antes hacer un pequeño recorrido por su historia, de cara a conocer la trayectoria que han llevado en los últimos tiempos.

2.1 VTC

2.1.1 *Concepto e historia*

Durante las siguientes líneas vamos a definir que son las siglas VTC. Vamos a entender por VTC aquellos Vehículos de Turismo con Conductor. En concreto, lo que significan estas siglas es que, bajo previa autorización, se permite que ciertos vehículos privados puedan ser utilizados para el uso de pasajeros.

La obtención de la autorización administrativa para este tipo de vehículos es distinta de la licencia de los taxistas. Este tipo de empresas surgen gracias al desarrollo de nuevas tecnologías, interviniendo, tanto internet y las plataformas de pago telemáticas, como los teléfonos inteligentes y el sistema GPS¹. Todo ello permite ofrecer un servicio más eficiente y cómodo para el usuario, adaptándose a las nuevas tendencias actuales y a las exigencias del nuevo consumidor. De esta manera, una persona puede “*con un simple “clic”, contactar de manera fácil y rápida, prácticamente a cualquier hora y en cualquier lugar, con otra persona dispuesta a transportarlo mediante un turismo por un precio fijado de antemano*”². Este tipo de mecanismos de pago electrónico disminuyen los riesgos o posibles incomodidades que conllevan lo abonos en metálico tanto para el conductor como para el pasajero. “*Y el hecho de que los usuarios puedan conocer muy fácilmente las evaluaciones que de los servicios prestados por un determinado conductor han hecho otros muchos usuarios, y viceversa, neutraliza en gran medida las asimetrías informativas existentes entre ambos*”³.

¹ *Global Positioning System*: Sistema de posicionamiento global.

² Doménech Pascual G. *La regulación de la economía colaborativa*, Revista CEFLEGAL, núm. 175-176, 2015, pp. 61-104

³ Doménech Pascual G. (2015) *op. cit.* pp. 61-104

En cuanto a su historia, los VTC se empezaron a conocer en España en el año 2013, cuando se popularizaron bajo el nombre comercial de *Uber* y *Cabify*, empresas cuyo principal objetivo de negocio es prestar el servicio que tradicionalmente llevaban prestando los taxis durante décadas, es decir, el transporte de pasajeros.

Uber comenzó con la aplicación online *Uberpop* en el año 2011 en San Francisco, la cual consistía en que cualquier persona podía registrar su vehículo para poder llevar pasajeros en este, si bien, en España no funcionó desde el punto vista legal⁴. Se planteó una cuestión prejudicial en base al artículo 267 TFUE⁵, por parte del Juzgado de lo Mercantil número 3 de Barcelona, pues el día 29 de octubre de 2014 demanda la asociación profesional Élite Taxi a UBER SYSTEMS SPAIN S.L. al considerar que se trataba de una conducta desleal, por violación de normas y actos de engaño, la actividad que venían desarrollando. Pretenden que cese esta conducta, mediante la cual apoyan a otras sociedades del grupo al proveer servicios *on demand*⁶ de solicitudes que se efectúan mediante dispositivos móviles e internet, “*siempre y cuando ello esté directa o indirectamente vinculado con el uso de la plataforma digital UBER en España, así como la prohibición de su reiteración futura*”⁷. Se eleva entonces a nivel europeo, llegando al Tribunal de la Unión Europea el 20 de diciembre de 2017⁸, el cual falló que *Uber* no es un servicio de la información, sino de transporte, basándose en los servicios que presta a través de la aplicación telefónica. Esta aplicación se creó con la finalidad de ofrecer un servicio privado de transporte. Por otro lado, otras razones, como que sea la propia empresa la que fije el precio, y sea la misma la encargada de pagar a sus empleados, reafirmaron este fallo, y por tanto la prohibición de la actividad de esta aplicación en España.

⁴ Muñoz,R. y Abellán, L : “La Justicia europea falla contra Uber y le obliga a operar con licencia”, El País, 21 de diciembre 2017. [consultado el 27 de Febrero 2019] Disponible en https://elpais.com/economia/2017/12/20/actualidad/1513755526_225314.html

⁵ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Roma 1957 (Diario Oficial de la Unión Europea)

⁶ *On demand*: “servicio que se ofrece bajo demanda de los usuarios, es decir, no hay excedentes de producto, sino que este se ofrece según la necesidad de nuestro mercado”. Disponible en <http://washrocks.blogspot.com/2015/06/que-son-los-servicios-on-demand.html> [Consultado el 1 de febrero de 2019]

⁷ Providencia dando traslado a las partes del planteamiento de una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Barcelona, 17 de junio de 2015)

⁸ Sentencia del Tribunal de la Unión Europea, 20 de diciembre, 2017/217

En la actualidad, *Uber* ha encontrado la solución a sus problemas, y actúa a través de la aplicación *UberX*, donde solo conductores con licencia VTC pueden llevar a cabo estos servicios. Mientras *Uber* es mundialmente conocido, en España se ha creado una nueva empresa VTC, llamada *Cabify*. Del mismo modo que *Uber*, *Cabify* tiene su origen en una aplicación informática, *Delaware*, a través de la cual se puede contratar vehículos con conductor.⁹

2.1.2 Legislación vigente

Como estudiaremos durante este apartado la legislación en torno a esta materia no es más que el resultado de “*ley sobre ley*”, a modo de ir tratando de suplir carencias e irregularidades que han ido apareciendo, pero en ningún momento se da una verdadera reforma a nivel estatal, una reforma que se adapte y que posibilite la solución definitiva del conflicto.

En primer lugar debemos mencionar la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres¹⁰, a la que nos remitiremos más adelante en lo referente al sector taxis, por tener ambas una parte en común en dicha ley. En esta Ley se regulan en un principio las licencias VTC, pero se ve posteriormente modificada por el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobada por el Real Decreto 1211/1990¹¹, en el que se establece la controvertida proporción 1/30. Lo que significa esta proporción es que existirá una licencia VTC por cada 30 de taxis, limitándose así en gran medida la expedición de este tipo de licencias, pues tampoco se expiden una gran cantidad de licencias para taxi que permita que la flota total sea mayor, y que por tanto puedan ofrecerse más licencias sin vulnerar ese ratio. El resultado es un estancamiento de la expedición de licencias.

A modo de resumen, esta ley trata los siguientes puntos que nos conciernen de cara al propósito del trabajo: Esta ley versa sobre las disposiciones comunes de las

⁹ Cabify, la empresa 'española' que compite con Uber, tiene su matriz en Delaware. Disponible en https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/empresas/Cabify-Uber-Seaya_0_855214535.html [Consultado el 2 de febrero de 2019]

¹⁰ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 31 de Julio de 1987)

¹¹ Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 8 de octubre de 1990)

distintas maneras de transportes, en concreto artículos referidos al cumplimiento del contrato de transportes. Además, se incluyen reglas relativas a la limitación de responsabilidad, carga y descarga, seguros, contratos-tipo y juntas arbitrales. Asimismo, se contienen disposiciones que son comunes a varios tipos de transporte por carretera, y a las actividades auxiliares y complementarias de estos, en concreto, reglas sobre las condiciones personales a cumplir para el ejercicio de actividades de transporte como la capacitación profesional, la honorabilidad y la capacidad económica. También se regula la colaboración entre las asociaciones de transportistas y la Administración al establecerse reglas de organización y funcionamiento del Comité Nacional del Transporte por carretera. Por último, se establecen de manera concreta las reglas para la realización de los transportes regulares de viajeros por carretera sobre la base de la exclusividad en la prestación, de la misma manera que se realizan los concursos para las concesiones de su explotación.

En 2008, con la aprobación de la Orden FOM /36/2008¹², se van a considerar nuevos criterios en cuestión de arrendamientos de vehículos con conductor. De esta manera, y citamos textualmente:

“se pretende, pues, por una parte, el establecimiento de nuevos criterios objetivos, para la prestación de los servicios con vehículos más modernos y de mayor calidad, y, por otra, la simplificación de la tramitación en el otorgamiento de las preceptivas autorizaciones, así como una mejora de la gestión empresarial¹³.”

Pero es en 2009 cuando se aprueba dos leyes, conocidas como Ley *Paraguas* y Ley *Omnibus*, para la trasposición de la Directiva Europea 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, cuando hay un verdadero cambio en el sector. Esta Directiva, también conocida

¹² Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE 22 de enero de 2008)

¹³ Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE 22 de enero de 2008)

como *Bolkestein*¹⁴, obligó a liberalizar los servicios profesionales, incluido lo relativo a VTC en 2009 y no fue hasta 2015 cuando se modifica de nuevo, lo que supone una liberalización absoluta durante esos años como explicaremos a continuación.

En cuanto a la primera, la Ley *Paraguas* (Ley 17/09, 23 de noviembre), trata de regular el libre acceso a este mercado y la libre prestación de servicios, dando así completa libertad en la comercialización de licencias VTC. Se modifica el reglamento de manera que se elimina esa controvertida proporción dejando un vacío legal que supuso la proliferación de otorgamientos de VTC sin ningún tipo de límite, es decir, deja a un lado la regla proporcional 1/30, ilimitando así la expedición de licencias VTC. Como veremos más adelante las licencias que se concedieron legalmente durante este período van a ser reconocidas por la justicia española a pesar de vulnerar el ratio, el cual volvería de nuevo a estar vigente en los siguientes años.

En cuanto a la Ley *Omnibus*, la Ley 25/2009, Ley sobre Libre Prestación de Servicios¹⁵, modifica la Ley de Ordenación de Transporte Terrestre vigente hasta el momento, concretamente y afectando de manera especial a este sector, en su artículo 21, pues modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. A través de esta se concede la liberalización del sector de los vehículos de transporte con conductor, como mencionábamos anteriormente, estableciendo que esta actividad podía ser realizada libremente si las empresas cumplían con sus obligaciones tanto de índole fiscal, como social, laboral y de seguridad ciudadana. Su objetivo, como se expone en el preámbulo es doble:

“En primer lugar, adapta la normativa estatal de rango legal a lo dispuesto en la Ley 17/2009[...] y en segundo lugar, con objeto de dinamizar en mayor medida el sector servicios y de alcanzar ganancias de competitividad en relación con nuestros socios europeos, extiende los principios de buena regulación a sectores no afectados por la Directiva.¹⁶”

¹⁴ Directiva 2006/123/Ce del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2006 relativa a los servicios en el mercado interior (Diario Oficial de la Unión Europea 27 de diciembre de 2006)

¹⁵ Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOE 23 de diciembre de 2009)

¹⁶ *Ibid.* Ley 25/2009

De nuevo, años más tarde, hay otra modificación a esta norma, en este caso por la aprobación de la Orden FOM/2799/2015¹⁷, ya que pretende adecuarse al Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre¹⁸ que modifica el régimen de la actividad de VTC que se preveía en el reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Resume así que:

*“El objetivo de dicha modificación ha sido, a su vez, la adaptación del ROTT a lo regulado en esta materia por la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad aérea.”*¹⁹

Posteriormente, con motivo de las continuas protestas por parte del colectivo de los taxistas, se hizo una revisión de la Ley *Paraguas*, promulgando una nueva modificación de la Ley de Transporte Terrestre, estableciéndose de nuevo la regla de proporcionalidad en 2015, así como otras restricciones entre las que podemos destacar contar con una flota mínima de siete vehículos que cumplan con todos los requisitos, en concreto, en lo referente a la potencia y a la antigüedad.²⁰

En cuanto al ámbito jurisprudencial en la materia, debemos destacar que el Tribunal Supremo²¹ se pronunció el pasado 4 de junio de 2018, estableciendo los siguientes requisitos para la expedición de estas licencias:

¹⁷ Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE 24 de diciembre de 2015)

¹⁸ Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE 21 de noviembre de 2015)

¹⁹ Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

²⁰Conflicto entre taxistas y titulares de licencias de VTC. Disponible en : <https://www.abogadoscea.es/blog/304-conflicto-entre-taxistas-y-titulares-de-licencias-de-vtc> [Consultado el 1 de Marzo de 2019]

²¹ Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 3.ª de lo Contencioso-administrativo de 4 junio de 2018 (Rec. 438/2017), estima en parte el recurso interpuesto contra el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Se debe cumplir por Reglamento la regla proporcional de un VTC por cada treinta taxis.
- Los vehículos VTC deben dedicar el 80% de su actividad en la Comunidad Autónoma donde se encuentre su domicilio.
- Pueden comercializar VTC aquellos empresarios que cumplan con una flota mínima de siete licencias, excluyendo así la posibilidad del libre comercio de licencias para los pequeños empresarios.
- Los conductores VTC no podrán recoger viajeros sin contrato previo.

A nivel autonómico no sería un análisis completo si no aludimos al polémico Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor²². Su objetivo es adaptar la legislación vigente en Cataluña en esta materia y establecer condiciones de explotación y control del servicio, dentro del marco de la habilitación prevista en la disposición adicional primera del Real Decreto 13/2018, de 28 de septiembre²³, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres. Entre las modificaciones más importantes y controvertidas cabe citar la exigencia de una precontratación previa, es decir:

“impone que, cuando los vehículos están ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, sólo pueden circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado, que el contrato de arrendamiento ha de estar previamente cumplimentado al inicio de la prestación del servicio contratado y que no pueden en ningún caso circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de clientes permaneciendo estacionados, es necesario establecer circunstancias objetivas para hacer efectivo el cumplimiento de estas obligaciones.”²⁴

²²Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor (Diario Oficial de Cataluña 31 de enero de 2019)

²³ Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, 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 (BOE 29 de septiembre de 2018)

²⁴Cataluña impone restricciones al uso de vehículos VTC. Disponible en: <http://diariolaley.laley.es/document/EX0000141527/20190203/Cataluna-impone-restricciones-al-uso-de-vehiculos-VTC> [Consultado el 10 de Marzo de 2019]

Así, considera que ha de transcurrir un plazo mínimo de 15 minutos entre la contratación y la prestación efectiva, que los vehículos VTC no podrán circular por las vías públicas en busca de clientes, sino que únicamente podrán llevar a cabo su servicio con clientes que lo hayan precontratado con antelación, así como la prohibición de la geolocalización. En la actualidad la estrategia que ha llevado la empresa *Cabify* es adaptar su modelo de negocio para eludir estas medidas de manera que esos 15 minutos por ejemplo de precontratación solo se harán efectivos en el primer trayecto, no siendo necesario para trayectos posteriores tener que esperar. Así, la empresa que abandonó las calles de Barcelona y ha vuelto recientemente, va a dejar de ejercer como agencia de viaje, como en el resto de España, para ofrecer servicios de transporte, gestionada a través de su plataforma en la ciudad de Barcelona: *Prestige&Limousine S.L.* Esta se encarga de formalizar el contrato con el cliente y deja a un lado a *Maxi Mobility*, la empresa que se encarga de este tipo de gestión en el resto de los lugares. La diferencia fundamental se establece entre que se hable de contratación o de solicitud de servicio, pues en el Real Decreto 1057/2015 se habla, por un lado de precontratación y por otra de solicitud de servicio, como dos conceptos separados, de forma que *Cabify* defiende que la contratación del servicio se realiza al darse de alta en la aplicación móvil, y es ahí cuando debe el usuario esperar los 15 minutos que se exigen entre la contratación del servicio y su prestación efectiva, y no posteriormente cuando se solicita el servicio.²⁵

2.2 TAXI

2.2.1 Concepto e historia

El antecedente del taxi se remonta al último tercio del siglo XVI, durante el reinado de Felipe II, durante el que existían mulas de alquiler de la Villa y Corte. Tras estas mulas, llegaron las sillas de mano, que eran llevadas por mozos, y las literas empujadas por mulas, y más tarde los coches de caballos que recibían el nombre de *Simones*, así como las *Manuelas*, que eran unos coches descapotables, los *Milord*, que circulaban por la Puerta del Sol y el Salón del Pardo. Pero la llegada del taxi realmente se remonta a la época de Alfonso XIII, cuando inaugura la primera línea de metro entre

²⁵ Cabify vuelve a Barcelona: así es la argumentación legal con la que plantará cara a la Generalitat. El Español. Disponible en https://www.elespanol.com/economia/empresas/20190311/cabify-vuelve-barcelona-argumentacion-legal-plantara-generalitat/382212496_0.html [Consultado el 3 de abril de 2019]

Sol y Cuatro Caminos, desbancando a los *Simones*. Estos taxis comenzaron a circular durante la primera mitad del siglo XX y soportaron condiciones bastante desfavorables debido a su competencia con el tranvía, así como otro tipo de inconvenientes como las largas jornadas de trabajo, o los pocos recambios que había para los coches viejos. Es a partir de los años cincuenta cuando su situación mejora y va evolucionando por épocas hasta como los conocemos hoy.²⁶

Actualmente, podemos definir taxi como “*un automóvil de alquiler con conductor, provisto de taxímetro*²⁷”, siendo precisamente el taxímetro, del francés *taxe* (tarifa) y del griego *metron* (medir), creado por un ingeniero alemán llamado Wilhelm Bruhn en 1891, lo que supone una novedad respecto a los coches de caballos.

Pese a los avances tecnológicos de aquel momento, y la amplia aceptación del taxi, la ley de la época, la del año 1877 hasta ese momento vigente, no se adecuaba a la realidad que se estaba viviendo, y más teniendo en cuenta la poca flexibilidad de la misma y la especial variabilidad del sector. Esta , que regulaba el transporte ferroviario y las normas básicas de transporte por carretera de 1947, ha provocado un intento de regulación, a través de numerosas normas reglamentarias, muy disperso y de dudosa efectividad.

2.2.2 Legislación vigente

La potestad legislativa del sector del taxi se encuentra repartida tanto a nivel nacional como entre las Comunidades Autónomas y las entidades locales:

Como mencionábamos en apartados anteriores debemos remitirnos de nuevo a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres:

Esta ley nace como una necesidad de adecuación a las normas anteriores que se habían promulgado debido a los cambios tecnológicos y de infraestructuras que estaban aconteciendo. Es más, se promulga teniendo en cuenta la variabilidad del sector, como comentábamos anteriormente, y por ello permitiendo una cierta flexibilidad. Lleva a cabo

²⁶ Leralta, J., *Historia del taxi de Madrid*, Silex Ediciones, Madrid, 2003.

²⁷ Real Academia Española. Disponible en <http://www.rae.es/> [Consultado el 1 de marzo de 2019]

una derogación de todo lo anterior, y trata de sintetizar la regulación en cuanto al transporte terrestre en su conjunto, de manera global en algunos aspectos, y de manera específica al transporte de carretera y ferrocarril en otros, intentado así fijar un marco normativo común a todo el Estado en el sector transportes tanto urbano como interurbano. Posteriormente esta ley se verá completada mediante el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.²⁸

En cuanto a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio²⁹, también conocida como *Ley Ómnibus*, que hemos tratado en apartado anteriores, va a completar la Ley 17/2009, de 23 de noviembre sobre el libre acceso a las actividades de servicios³⁰, que ha incorporado de manera parcial a nuestro derecho la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, en relación a los servicios en el mercado de interior. El objetivo de la Ley se basa en adaptar la normativa estatal de rango legal a lo que dispone la Ley 17/2009, evaluando y adecuando toda la normativa reguladora del acceso a las actividades de servicios, así como de su ejercicio, al igual que para los VTC, también para el sector taxi.³¹

Más tarde, estas normas se completan por la publicación oficial, aprobado mediante el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, del Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros.³² A través de este Reglamento se establece el concepto de taxi como esos vehículos con contador de taxímetro, en suelo urbano o urbanizable, en el área unificada de servicio, como las condiciones necesarias para prestar el servicio como taxi. En su

²⁸ Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 8 de octubre de 1990)

²⁹ Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOE 23 de diciembre de 2009)

³⁰ Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. (BOE 24 de noviembre de 2009)

³¹ Merino, J. "Resumen de la Ley Omnibus". Disponible en <https://www.notariosyregistradores.com/doctrina/resumenes/2009-omnibus.htm> [Consultado el 12 de Marzo de 2019]

³² Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (BOE 13 de abril de 1979)

artículo 2 clasifica las modalidades de los servicios a los que se refiere el Reglamento:

“Los servicios a que se refiere este Reglamento podrán establecerse bajo las siguientes modalidades:

Clase A) «Auto-taxis». –Vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro, ordinariamente en suelo urbano o urbanizable definida en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana o, en su caso, en el área unificada de servicio, si fuere más amplia que el suelo referido, previa delimitación con arreglo a lo dispuesto en la normativa de ordenación de transportes terrestres.

Clase B) «Auto-turismos». –Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanos antes dichos, sin contador taxímetro.

Clase C) «Especiales o de abono». –Vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanizados, diferentes a los de las clases anteriores, ya sea por su mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación, finalidad, etc., ya porque los Conductores tienen conocimientos acreditados superiores a los obligados e inherentes a los de su profesión y apropiados a la especialidad que les caracteriza (turística, representativa, etc.).

A partir de la publicación del presente Reglamento no se podrán crear ni conceder licencias de la clase B) –auto-turismos– cuando existieran en la misma población licencias de la clase A).”³³

De este modo regula tanto las licencias, como las tarifas, tema de especial relevancia y tan polémico durante los últimos meses, común tanto a taxis como a los VTC, y es a partir del artículo 24, donde comienza la sección cuarta, la parte en la que se refiere exclusivamente a lo que denomina los auto-taxis.

³³ *Ibid.* Real Decreto 763/1979 (BOE 13 de abril de 1979)

Por último, a nivel nacional, cabe mencionar la resolución de 27 de abril de 2017, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el VIII Convenio Colectivo Nacional para el sector de auto-taxis³⁴. Este Convenio fue suscrito, por una parte, por la organización empresarial conocida con el nombre de FEDETAXI, que representa a las empresas del sector, y por otra, por la Federación Estatal de Servicios para la Movilidad y el Consumo de la Unión General de Trabajadores (FESMC-UGT) y la Federación de Servicios a la Ciudadanía de Comisiones Obreras (FSC-CC.OO.). Estas representan a los trabajadores del sector, de conformidad con el artículo 90 del Estatuto de los Trabajadores³⁵ por el que se regulan todos los aspectos de sus condiciones de trabajo. Este convenio tendrá vigencia hasta finales de este año 2019.

Las leyes nacionales de las que hemos hablado en los párrafos anteriores son completadas por leyes a nivel autonómico, como las que se aprueban en Navarra, País Vasco, la Comunidad Valenciana o Madrid, las cuales se centran en particularidades en referencia a temas como la obtención de la licencia o las tarifas, así como de las sanciones respecto a los usuarios del servicio en lo referente por ejemplo a su trato o a las condiciones en las que han de estar los vehículos.

En el ámbito local existen reglamentos y ordenanzas que regulan la actividad de los taxis en sus territorios de competencia, como la Ordenanza Reguladora del Servicio del Taxi en el Municipio de Murcia prestado al amparo de licencias de auto-taxi³⁶.

En el ámbito jurisprudencial, destaca la Sentencia núm. 105/2018 de 4 octubre del Tribunal Constitucional, en la que se enjuicia la constitucionalidad del artículo 1 del Decreto Ley de la Generalitat de Cataluña 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. Este artículo fija una prohibición temporal de dos

³⁴ Resolución de 27 de abril de 2017, de la Dirección General de Empleo, por la que se registra y publica el VIII Convenio colectivo nacional para el sector de auto-taxis (BOE 17 de mayo de 2017)

³⁵ Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (BOE 24 de octubre de 2015)

³⁶ Ordenanza Reguladora del Servicio del Taxi en el Municipio de Murcia prestado al amparo de licencias de auto-taxi (BORM de 8 de mayo de 2015)

años desde que se da el otorgamiento efectivo, para la transmisión de las autorizaciones de VTC domiciliadas en Cataluña. El Tribunal Constitucional estimó el recurso, descartando la impugnación en relación a la utilización del Decreto Ley, alegando que el gobierno de la Generalitat había expresado de forma suficiente que se trataba de una situación extraordinaria y de urgente necesidad y había una relación coherente entre esta situación y la medida adoptada. La Generalitat de Cataluña carece de competencia puesto que, ni la Ley Orgánica 5/1987, ni el reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres , permiten una delegación de facultades del Estado a las Comunidades Autónomas para modificar el régimen jurídico de las autorizaciones de transporte, de hecho, la Ley Orgánica 5/1987 sí prevé una función de naturaleza autonómica sobre las condiciones de las autorizaciones, pero no debe entenderse por ello que pueden formularse *ex novo* normas de carácter general. Esta norma temporal se excede al no tratarse de una norma de ejecución o desarrollo de una estatal, sino que se integra en el régimen de las autorizaciones e invade por tanto la competencia exclusiva de la goza el Estado sobre estos transportes terrestres.³⁷

Por la sentencia del Tribunal Supremo, Sentencia 3891/2017, se ratifica la eliminación del límite 1/30. El Tribunal Supremo unifica así la doctrina que se había establecido sobre la concesión de autorizaciones y reitera los argumentos del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, fundamentando que:

“la estimación del recurso reiterando lo razonado en anteriores sentencias de la propia Sala del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en las que se declara que, una vez derogados los artículos 49 y 50 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre 16/1987 (LOTT) por el artículo 21.2 de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (Ley Ómnibus), y los artículos 44 y 45.3 de su Reglamento, ya no es posible denegar la solicitud de autorización con base en el artículo 14 de la Orden FOM/36/2008, de 2 de enero, en la medida en que la posibilidad de establecer restricciones al

³⁷ Sentencia Constitucional N.º 105/2018, Tribunal Constitucional, Pleno, Rec Recurso de inconstitucionalidad 5333/2017 de 04 de Octubre de 2018 Disponible en <https://www.iberley.es/jurisprudencia/sentencia-constitucional-n-105-2018-tc-pleno-rec-recurso-inconstitucionalidad-5333-2017-04-10-2018-47827598> [Consultado el 11 de Marzo de 2019]

número de autorizaciones prevista en ese artículo 14 de la Orden tenía apoyo legal en los derogados artículos 49 y 50 LOTT³⁸”.

Al año siguiente, en la sentencia 1913/2018, declara legal el ratio. Este recurso lo presentó la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, *Uber, Unauto y Maxi Mobility Spain (Cabify)*. El Tribunal Supremo hace una valoración por la que cree que no había sido justificado razonablemente, pero lo considera ajustado a derecho y no discriminatorio, ya que no se ha planteado ningún límite alternativo por parte de los recurrentes, y se trata de una limitación que la Administración podría modificar para rebajarla. Defienden que este ratio está siendo aplicado únicamente a las nuevas autorizaciones lo que no supone un incumplimiento de la ley que circulen más de un VTC por treinta taxis.³⁹

Este ratio vuelve a ratificarse en la Sentencia del Tribunal Supremo 2785/2018⁴⁰, por la cual se fija para nuevas autorizaciones, pero no tiene efecto para las ya existentes, como así pretendían hacerlo algunas administraciones sobre aquellas solicitudes de licencia que no se habían resuelto aún. El Tribunal Supremo concluye, respecto al caso en el que una empresa había solicitado autorizaciones cinco días antes de la entrada en vigor del Decreto del límite 1/30, que conceder o denegar la autorización depende de aquellos requisitos que existían cuando se realizaba la solicitud y como establece el artículo 2.3 del Código Civil:

" 2. Las leyes sólo se derogan por otras posteriores. La derogación tendrá el alcance que expresamente se disponga y se extenderá siempre a todo aquello que en la ley nueva, sobre la misma materia sea incompatible con la anterior”.

En conclusión, nos encontramos con una legislación muy dispersa donde las Administraciones no quieren hacerse cargo, y donde creemos necesaria una legislación a nivel estatal para que pueda unificar la regulación en toda España.

³⁸ Sentencia del Tribunal Supremo 859/2018, 25 de Mayo de 2018 . Disponible en <https://supremo.vlex.es/vid/726867877> [Consultado el 9 de marzo de 2019]

³⁹ El Supremo pone punto final a la guerra del taxi. El País. Disponible en https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/06/04/companias/1528120719_607025.html [Consultado el 10 de Marzo de 2019]

⁴⁰ Sentencia del Tribunal Supremo (núm. 1274/2018, 17 de julio de 2018)

2.3 Análisis de la problemática

Durante los siguientes apartados vamos a analizar cuál es la problemática de la situación actual entre taxis y VTC y sus posibles soluciones. Analizaremos las diferencias existentes entre ellos y estudiaremos la justificación de las limitaciones establecidas en el sector del taxi, el reparto de licencias actual, así como su evolución en los últimos años.

2.3.1 Diferencias taxi vs VTC

Para preguntarnos qué es lo que realmente diferencia a los taxis de los VTC partiremos de la base de cómo se considera a los VTC. Sobre esta cuestión se pronuncia la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, a la que nos referiremos como CNMC, que ha llevado a cabo un estudio por el que expone que:

“se recomienda la eliminación de las restricciones innecesarias de acceso al mercado de taxi y de VTC. En particular, cualquier restricción que suponga la imposición de un numerus clausus a la oferta, la restricción en el ámbito territorial de las licencias, el establecimiento de cuantías desproporcionadas en las coberturas de los seguros obligatorios y la obligación de disponer de un número mínimo de vehículos para poder realizar la actividad de VTC⁴¹.”

Para la CNMC, tanto taxi como VTC realizan el mismo servicio en términos económicos, no así desde un punto de vista normativo, en el que deberían eliminarse las limitaciones que existen para igualar a ambos, como analizaremos en los siguientes apartados. La diferencia principal normativa reside en la necesidad de que el servicio sea contratado previamente en el sector VTC y no se les permita recoger a los pasajeros en cualquier lugar, como sí sucede con los taxis. Pero también la limitación de licencias VTC o los requisitos que se les impone, por ejemplo, en materia de requisitos de vehículos, suponen medidas injustificadas que no implican,

⁴¹ E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa, marzo de 2016.

al final, más que un perjuicio directo a la sociedad. La razón es que se elimina a los competidores, fomentando unas circunstancias que no se darían de manera natural en un mercado, lo que provoca un peor servicio a precios más altos, y una menor disponibilidad de esta forma de transporte, ya que no necesariamente se corresponde oferta con demanda y no hay una alineación natural. Es lógico que, si se tienen “asegurados” unos ingresos mínimos, por gozar de una posición privilegiada como parte del monopolio del sector, el esfuerzo que va a dedicarse a ofrecer un mejor servicio y a seguir invirtiendo en su perfeccionamiento no va a ser igual que, si el hecho de no adaptarse a las nuevas exigencias que demandan los consumidores fuese a derivar en una pérdida de clientes, y por tanto en una pérdida económica también.

A grandes rasgos explicaremos que existen tres tipos⁴² de acuerdo con la literatura, en los que el sector taxi opera de manera diferenciada: por un lado, aquellos taxis que circulan por la calle y que son parados por los usuarios directamente para contratar el servicio. Por otro lado, los taxis que están parados en sitios específicos que se habilitan para ello y que sabemos que es un lugar en el que encontraremos este tipo de vehículos, como por ejemplo la zona habilitada para taxis al salir del aeropuerto o estación de tren. Por último, aquellos taxis que se contratan de manera previa, bien a través del número de teléfono disponible para ello o bien mediante otros sistemas como las aplicaciones móviles, es el caso de *La taxi App*. Este tercer tipo es el foco de la problemática, pues es en el que a los VTC se les permite operar pues en los otros ya hemos visto como se les limita.

En el primer tipo los costes para el usuario a la hora de buscar la mejor opción son los más elevados por razones evidentes: no es lo mismo comparar precios a través de una aplicación de móvil, que, saltando de acera en acera en busca de la mejor oferta, contando con que los taxis no van a estar esperando a que el usuario decida o no si subirse al taxi pues se encuentran en un sitio “de paso”. Además, el usuario no puede verificar algunas características del taxista como son la higiene del vehículo, su honestidad o su manera de conducir, una vez se suba al taxi tendrá que aceptar el servicio y todo lo que acarrea este. También se ha podido comprobar que

⁴² Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico: OCDE (2007): *Taxi Services: Competition and Regulation*, OECD Competition Policy Roundtables.

si se establecieran unos costes fijos elevados para estos se justificaría la restricción de entrada al mismo pues los costes variables son mínimos. Puesto que el gasto es el mismo, vaya el taxi lleno o vacío, parece preferible que circulen menos taxis, pero siempre llenos, que no muchos y vacíos la mayor parte del tiempo⁴³.

En el segundo tipo, aquellos taxis que se encuentran estacionados, los fallos en su regulación son prácticamente los mismos a excepción de algunos aspectos. En cuanto al tiempo que pierde el potencial usuario a la hora de comparar la oferta, es mucho menor y mucho más factible que en el primer segmento, a pesar de que a veces puede verse restringida por ejemplo cuando los taxistas están en cola por orden de llegada y debes coger el primero de la fila, como a la salida de la estación de Chamartín en Madrid. Es por ello que los taxistas pueden verse obligados a establecer siempre precios competitivos. Por otro lado, los coches que no están circulando no generan contaminación, a diferencia de aquellos que van circulando por la vía pública a la espera de ser cogidos para realizar un servicio, punto que puede ser importante debido a la progresiva concienciación social de cuidar el planeta de los últimos años.

En cuanto al tercer tipo, aquellos taxis contratados por teléfono o algún medio similar como las aplicaciones móviles, es más fácil conocer acerca del servicio pues si nos gusta lo volveremos a contratar e incluso podremos dejar nuestra opinión para dar *feedback* del servicio o leer otras para conocerlo.

Existen otras diferencias que afectan también de manera importante a la prestación de servicios, y que no se encuentran justificadas por el tipo de servicio que dan, pues es el mismo, como son: lo ya mencionado anteriormente como es que los VTC no pueden captar clientes en mitad de la vía pública, así como que no tiene paradas habilitadas específicamente. Tampoco se entiende el horario al que está sujeto el taxista, que no afecte en cambio a los conductores de VTC cuyas jornadas muchas veces superan las 12 horas diarias seguidas, o la regulación de los precios en

⁴³ Liston-Heyes, C. y Heyes, A. (2007) *Regulation of the taxi industry: Some economic background*, en OECD, (De) *regulation of the Taxi Industry*, p. 91-113.

el sector del taxi que no se da en el sector VTC, pues en este el precio es establecido por el oferente.

Para concluir este apartado podemos decir que parece evidente que este tipo de diferencias deberían suprimirse pues el tipo de servicio como vemos es el mismo y es la regulación de uno y otro lo que los diferencia y está haciendo que se vean limitados. Para competir, primero tienen que tener las mismas reglas *de juego*.

2.3.2 Reparto de licencias

Pero de poco sirve tratar de regular el conflicto por vía legislativa si no se tiene en cuenta la realidad que hay detrás del mercado de las licencias, y que en este trabajo exponemos pues consideramos que, para entender verdaderamente la situación, debemos profundizar en ello.

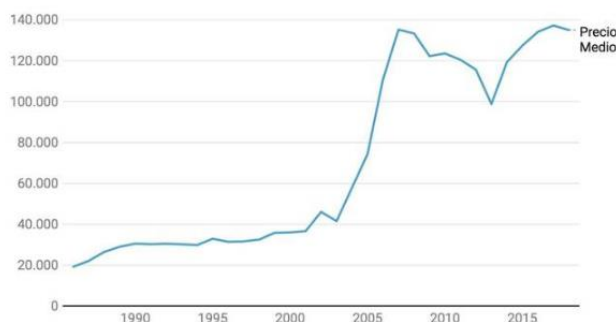
Nos llama curiosamente la atención que, de entre todas las peticiones de los taxistas, la que más reivindican es la de limitar la concesión de nuevas licencias VTC, no en cambio conceder nuevas licencias de taxi hasta volver a llegar al ratio que tanto anhelan. Pero más curioso resulta aún que en los últimos años las licencias de taxi no solo no han aumentado, sino que han descendido ligeramente desde 1997, y han descendido mientras que la población aumenta, lo que no resulta del todo lógico.

Esta congelación de las licencias de taxi ha supuesto durante años que el mercado secundario de las mismas se viera totalmente inflado, alcanzando precios que los taxis saben que probablemente no volverán a registrarse, y perdiendo una gran inversión⁴⁴ con la que contaban. Piénsese que cuántas más licencias de taxi haya, menos valdrán las que tienen ahora, y consecuentemente más dinero perderán. Paralelamente, esto también afecta a las licencias VTC, que, dada la creciente demanda y las restricciones para su concesión, ha hecho que se origine en torno a ellas una especulación que genera que comience a haber quienes se posicionan en contra de la total liberalización del sector: actuales detractores que sí lo defendían hace unos años.

⁴⁴ El problema de los taxistas no son los VTC. Disponible en <http://www.santigarcia.net/2018/08/el-problema-de-los-taxistas-no-son-los.html> [Consultado 12 de marzo de 2019]

En España las licencias de taxi y VTC se revenden a un precio de hasta un 600% y un 1250% de su valor original⁴⁵ respectivamente, y hoy en día es muy difícil conseguir una licencia si no es comprándola en el mercado secundario.

Evolución del precio de las licencias de taxi en el mercado secundario de Barcelona (1986-2018)



Mapa del número de taxis en España a 2018

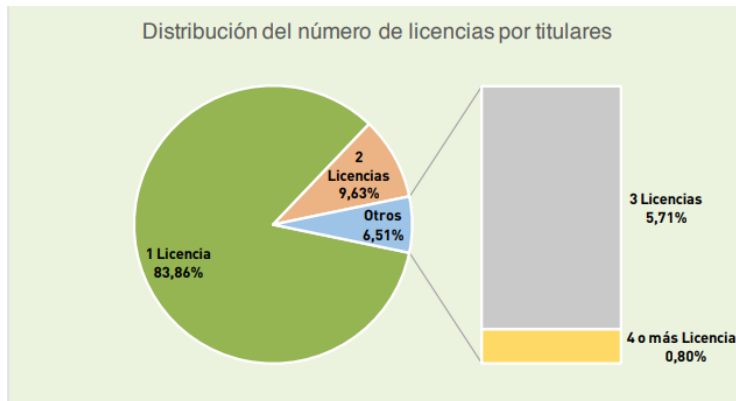
46

La distribución del número de licencias por taxi⁴⁷, partiendo de un total de unas 15700 licencias en el Ayuntamiento de Madrid, según los últimos datos del Estudio sobre el taxi de abril de 2017, muestra que alrededor de un 60,64% de las licencias no tiene más conductores adscritos, es decir, que coincide el titular de la licencia con el conductor. De los conductores que constan dados de alta, alrededor de 20700, un 73% son a su vez titulares de licencias, y el resto son conductores contratados, siendo el 83,86% titular de una sola licencia; el 9,63% titular de dos licencias y el 6,51% cuentan con 3 o incluso más.

⁴⁵ La burbuja de la que no hablan ni taxis ni VTC: así funciona la reventa de licencias. Disponible en https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-08-04/huelga-taxi-vtc-licencias-uber-cabify-unauto-fedetaxi-elitetaxi_1599537/ [Consultado 12 de marzo de 2019]

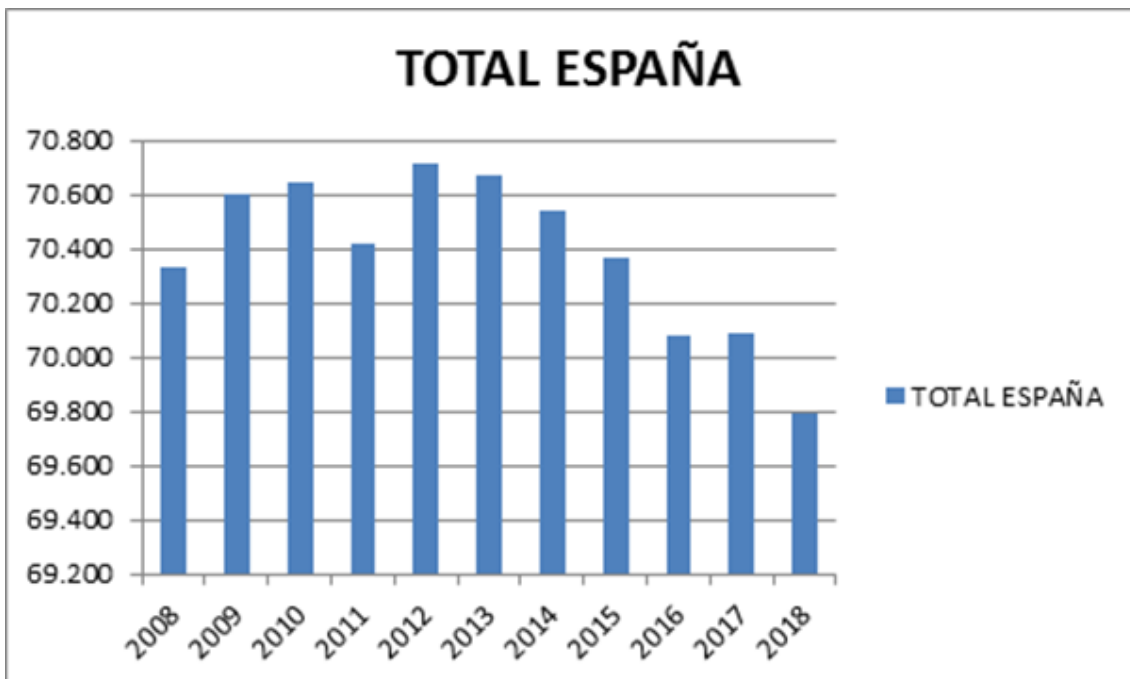
⁴⁶ Fuente: El confidencial

⁴⁷ Fuente: Dirección General de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid



48

Si observamos la gráfica que hemos elaborado a partir de los datos del INE, podemos apreciar de manera muy visual, como el número de licencias de taxi total en España ha disminuido de manera gradual, no excesivamente pero llama la atención pues la población sí aumenta.

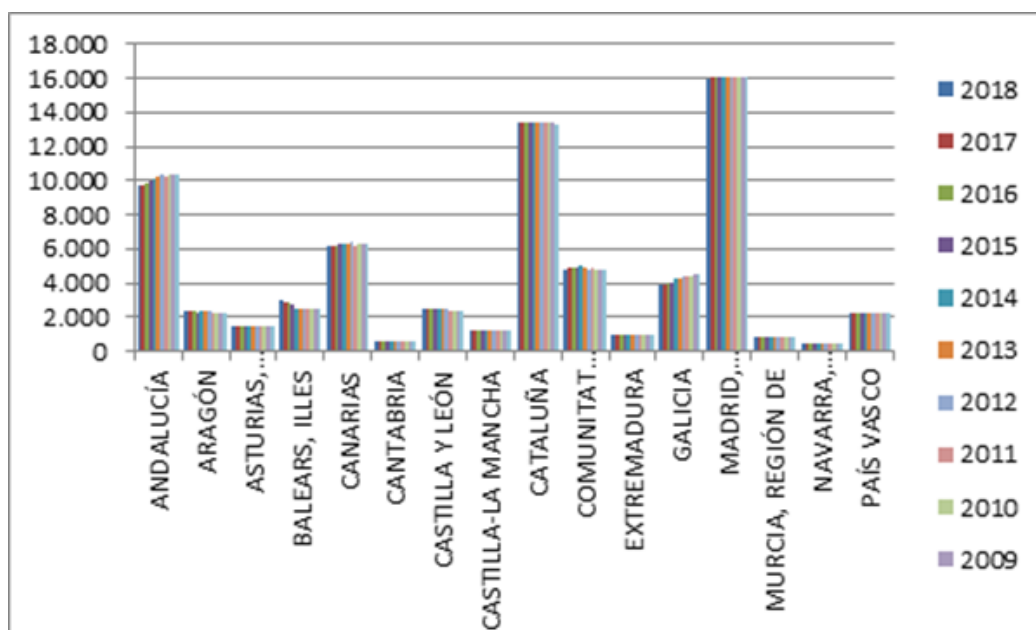


49

⁴⁸ Fuente: El confidencial

⁴⁹ Fuente: Elaboración propia. Datos: Instituto Nacional de Estadística

En la siguiente gráfica, hemos analizado la distribución de licencias, esta vez por años y por Comunidades autónomas, concretamente desde el 2009 hasta el 2018. Andalucía, Cataluña y Madrid se proclaman como líderes en el reparto debido a su mayor población. Mientras que en otras Comunidades Autónomas, como las Islas Baleares, hay un descenso en el número de licencias. En cambio, y de manera excepcional, en otras como Galicia puede verse un incremento de las mismas. De manera general, y respaldando lo que mencionábamos en apartados anteriores respecto al congelamiento de licencias en España, puede apreciarse como apenas hay variaciones en el número de aquí a unos años atrás, ni si quiera en Comunidades con núcleos de población tan importantes como Madrid o Cataluña, donde sería de esperar un incremento.



50

En definitiva, resulta cuanto menos llamativa, la paralización artificial a la que se está viendo sometido el sector y la cual no se entiende desde ningún punto de vista.

2.3.3 Legislación en otros países

Durante este trabajo hemos ido exponiendo los hechos de mayor relevancia desde un punto de vista legal de cara a poder realizar un análisis de la problemática

⁵⁰ Fuente: Elaboración propia. Datos: Instituto Nacional de Estadística

actual. Sin duda un punto de inflexión importante es ese vacío legal del que hablábamos anteriormente y que supone la proliferación de licencias VTC sin ningún tipo de límite. Según los datos de 2018, actualmente en España hay unos 10200 VTC y 61515 taxistas⁵¹. Este conflicto no es nuevo y ya se ha dado con anterioridad en otros países, si bien estos no lo han resuelto de la misma manera que en España.

A nivel europeo no existe una regulación concreta, ya que esta materia es considerada como una competencia reservada a los Estados Miembros. Sin embargo, el taxi está tratando de encajar en el denominado SIEG (Servicio de Interés Económico General), recogido en el Derecho de la UE. Esta iniciativa está viéndose fuertemente propulsada por *TEA* (Taxi Europe Alliance), que fue fundada en 2017 por FEDETAXI (España), *URI* (Italia) y *Antral* (Portugal).⁵²

Vamos a realizar a continuación un pequeño estudio de derecho comparado respecto a las distintas vías a través de las cuales han gestionado otros países este conflicto durante los últimos años, pues siempre resulta interesante y enriquecedor comprobar, como ante el mismo o similar problema, las soluciones son bastante dispares.

En Alemania, por ejemplo, no pueden recoger viajeros de manera indiscriminada en la calle, y deben regresar a la base tras un viaje, norma que al parecer en la práctica no se sigue de manera tan estricta como se debiera⁵³.

En Francia hay protestas en torno al tema de la geolocalización, al igual que en España, donde ya veíamos que se pretende suprimir. De esta manera los usuarios no pueden ver si hay un coche cerca y si les compensa o no contratar el viaje, lo que irremediabilmente beneficia a los taxistas que pueden ser cogidos en plena calle. Además, está prohibido que puedan aparcar en la calle a la espera de clientes, a diferencia de España, donde suele ser muy frecuente verlos esperando en las calles.

⁵¹ Fuente: INE

⁵² Taxi Europe Alliance [consulta 11 de marzo de 2019] Disponible en <http://www.taxieuropealliance.eu/> [Consultado 11 de marzo de 2019]

⁵³ Solo España permite a los VTC trabajar sin condiciones. Disponible en <https://www.madridiario.es/noticia/464547/transportes/solo-espana-permite-a-los-vtc-trabajar-sin-condiciones.html> [Consultado 11 de marzo de 2019]

En Italia los conflictos que se presentan tienen bastante que ver con los de España⁵⁴. Allí cada región es competente para legislar, pero se enfrentan con el problema de que, a pesar de que se van consiguiendo licencias por toda Italia, la mayoría de estas se concentran en Roma, lo que tiene sentido debido a su tamaño y su atractivo turístico, y donde por tanto la demanda es muy fuerte. La justicia italiana prohibió la actividad de *Uber* en el país, pero estos recurrieron y finalmente han conseguido ganar y poder seguir operando.

En el caso de Irlanda, existía hasta el año 2000 un límite de licencias que hacía insuficiente al servicio, pues había más demanda que oferta, por lo que el Gobierno, llegado un punto, decidió que debía ampliar ese límite de licencias. La manera en la que lo llevó a cabo fue dando una extra a todos aquellos que ya contaran con una en ese momento. A raíz de aquello, los conductores de VTC irlandeses lo impugnaron, y se les dio la razón, pues se consideraba que el Gobierno se había excedido en sus competencias al establecer esa limitación primera de licencias, y porque además, de no establecerse un criterio por el cual las autoridades locales precisaran el número de licencias autorizadas, de alguna manera se había vulnerado el principio de no discriminación. Esto se debe a que en su mayoría estas licencias fueron dadas a irlandeses que ya tenían una anteriormente y no favorecía de ningún modo el acceso a esta profesión a nuevos trabajadores. Al anularse esta decisión se triplica en número de taxis en muy pocos años y el precio de las licencias en el mercado secundario se ve afectado notablemente. Es entonces cuando algunos taxis se quejan e impugnan la decisión, pues esta bajada del precio debido a la decisión de aumentar el número de licencias les ha perjudicado notablemente. Ante tal impugnación el Tribunal Supremo considera que no debe ser resarcido dicho perjuicio, tal y como defendemos en este trabajo en los siguientes apartados, pues no se les ha privado del uso para el que fueron concedidas y eran concededores de que su valor podía aumentar o disminuir. Se desestima el recurso.

En ciudades como Nueva York se ha bloqueado temporalmente el otorgamiento de nuevas licencias mientras se estudia su impacto, hecho que ha provocado la reacción de *Uber*, como era de esperar, y ha intentado paralizar la medida alegando que la ciudad de Nueva York no tiene competencia para interponer la medida y que no hay evidencias

⁵⁴Uber gana en Italia y cerca a los taxistas. Disponible en <https://www.zonamovilidad.es/uber-italia.html> [Consultado 11 de marzo de 2019]

de que el servicio que ofrecen suponga mayores atascos o que haya perjudicado a las personas que residen en distritos diferentes a Manhattan, que siempre ha tenido más problemas para acceder a taxis⁵⁵.

La lista de lugares y como están afrontando el conflicto taxi vs VTC es interminable, pero como se puede comprobar a través de los anteriormente mencionados, cada sitio está regulando de manera diferente y no parece que haya una solución evidente y que todas las partes entiendan como la más lógica.

2.3.4 Limitaciones en el sector del taxi

Ahora bien, tanto un taxi, como un VTC, consisten en transporte de viajeros de forma discrecional por carretera y con vehículos de transporte, pero normativamente existen tres diferencias principales⁵⁶ en base a limitaciones en el sector taxi: la limitación de la oferta de licencias y tamaño de las empresas, la regulación del precio, y los requisitos de seguridad y calidad.

En lo relativo a las licencias se requiere autorización administrativa previa, que únicamente va a darse a aquellos conductores, y sus vehículos, que cumplan con las condiciones y requisitos exigidos, de manera que se garantice la calidad y la seguridad de los usuarios.⁵⁷ Además ya hemos comentado que ese número de autorizaciones está intervenido por la Administración para su limitación, se cumplan o no los requisitos exigidos. Se plantean varios argumentos a favor: uno de ellos es la contaminación y el tráfico lo cual es bastante discutible. Primero, porque en el caso de los taxis referidos a los tipos segundo y tercero, estacionados y contratados previamente, no tiene ningún sentido ya que se encuentran parados hasta que se utilizan. Si sería más lógico, en cambio, pensar que debería limitarse en el caso de

⁵⁵ Uber demanda a Nueva York por limitar el número de licencias VTC. *OkDiario*. Disponible en <https://okdiario.com/economia/uber-demanda-nueva-york-limitar-numero-licencias-vtc-3713325> [Consultado 8 de marzo de 2019]

⁵⁶ Tarrés, M. (2006) *La regulación del taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado*, Barcelona.

⁵⁷ Artículo 8 de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (BOE Última modificación: 22 de diciembre de 2016)

aquellos taxis pertenecientes al primer tipo. En segundo lugar, porque nada nos hace pensar que el menor uso de taxi debido a su limitación va a desembocar necesariamente en el uso de alternativas más favorables al medio ambiente como bicicletas, monopatines, coches eléctricos como *Car2go* o *Emov* o transporte público. De hecho, podría darse el caso en el que, ante esta limitación, la gente comenzara a utilizar más el coche privado y aumentara con ello la contaminación.

Por otro lado se ha argumentado que limitar las licencias supone que cobren más valor para sus titulares y facilita que se cumpla la normativa del sector, pues “*pierden más que ganan*” al incumplir la normativa en el caso de retirada de licencia.⁵⁸ No parece este motivo suficiente puesto que la Administración cuenta con otros medios para garantizar el cumplimiento de la ley, y porque si en otros sectores no ha quedado probado que este tipo de medidas restrictivas son eficaces, no se entiende por qué sí lo iba a ser para este sector.⁵⁹

A propósito de la limitación del tamaño de las empresas del sector, hay algunas Comunidades Autónomas, que restringen el número de licencias por persona, como es el caso de la Ley 19/2003, de 4 de julio, de Cataluña que establece:

“Las personas físicas y jurídicas pueden ser titulares de más de una licencia de taxi, hasta un máximo de cincuenta. El número total de licencias de las personas titulares de más de una licencia nunca puede superar el 15% del total vigente en un mismo municipio o una misma entidad local competente para su otorgamiento⁶⁰.”

O incluso algunas más restrictivas como en Murcia⁶¹, que limita las licencias a una por titular y a que el servicio sea prestado, bien personalmente, bien mediante la contratación de otros conductores asalariados, pero fijando un máximo de dos por licencia incluyéndose el conductor. De esta manera se limita el tamaño de empresas

⁵⁸ Gallick, E. y Sisk, D.(1987) *A reconsideration of taxi regulation*. Journal of Law, Economics & Organization, n. 3:1, p. 117-128.

⁵⁹ Doménech Pascual G. (2015) *op. cit.* pp. 61-104

⁶⁰ Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi (BOE 8 de agosto de 2003, última modificación 13 de marzo de 2015)

⁶¹ Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (BOE 23 de diciembre de 2014)

que conforman el sector, restringiéndolo al modelo de taxista autónomo, e impidiendo la creación de empresas que gestionen una flota de taxis. Esto puede tener un efecto negativo, pues la agrupación por empresas de los taxis puede amplificar el efecto reputacional ya que, evidentemente, será difícil encontrarse de nuevo con el mismo taxista, especialmente en aquellos que circulan por la vía pública. E cambio, no lo será tanto contratar los servicios de una empresa con la que ya se ha viajado previamente, cuya manera de trabajar, condiciones y facilidades a la hora de ofrecer el servicio nos resulta por alguna razón mejor opción que otra. Es por ello que no parece una medida disparatada permitir a los taxistas agruparse en empresas más grandes o a un empresario explotar varias licencias.⁶²

En cuanto al control de las tarifas y los precios de los taxis, se establecen por parte de la Administración, como por ejemplo el artículo 31 de la Ley 10/2014 de la Región de Murcia en el apartado *Tarifas*. A priori puede parecer útil y necesario para solventar problemas, como al que nos hemos referido con anterioridad, en cuanto que en algunos segmentos es difícil poder contrastar la oferta y la demanda, y podría suponer abusos por parte del colectivo del taxi. Para los taxis del tercer tipo, pensemos por ejemplo en un usuario que pretende coger un taxi a altas horas de la madrugada a la salida de un concierto, podría incluso parecer recomendable pues es evidente que la demanda supera a la oferta, debido a la limitación de licencias, y los taxistas podrían verse tentados de aumentar su precio considerablemente pues saben que muchos van a estar dispuesto a pagarlo. No es tan evidente que esta regulación deba darse en los taxis contratados por vía telefónica o similar.

Por otro lado, parece que está justificado que se requiera que los taxis cumplan una serie de requisitos de seguridad y calidad, no solo en cuanto a las características del servicio que presentan, sino también a los propios taxistas, pues a través de ellas se pretende armonizar el servicio y dar cierto respaldo, partiendo de la base de que, y como ya comentábamos, en los sistemas VTC es más fácil conocer la opinión de otros usuarios, pero en el sector taxi existe una asimetría de información. Estos defectos de información podrían verse solventados en parte por el aumento de empresas, como ya hemos

⁶² Doménech Pascual G. (2015) *op. cit.* pp. 61-104

mencionado, pues algunas de estas medidas de calidad y seguridad son demasiado restrictivas.

“Los nuevos sistemas de navegación por satélite, por ejemplo, han convertido en innecesario o cuando menos en excesivo el requisito legal de acreditar, mediante un examen oficial, el conocimiento pormenorizado del callejero de una ciudad para poder prestar los correspondientes servicios de transporte.”⁶³

El uso de plataformas digitales permite a los usuarios controlar, casi mejor que la Administración las condiciones y calidad, debido al intercambio de información lo que permite flexibilizar este tipo de medidas, aunque es cierta medida, algunas de estas condiciones siguen estando justificadas puesto que aún no existen mecanismos suficientes que solventen esas asimetrías de información de manera suficiente. Un ejemplo de ello podría ser que los consumidores no estén bien situados o no tengan los conocimientos mínimos especializados que son necesarios para valorar los servicios o bienes considerados.⁶⁴

Al fin y al cabo, de lo que se trata es de garantizar, no tanto la buena calidad de ese servicio, sino el conocimiento que tiene el usuario de ella, y que esté dispuesto a pagar un precio por ese servicio pues conoce sus características. Por ejemplo, si queremos reservar en un hotel, pero sabemos que no es de 5*, pero a pesar de ello queremos contratarlo, no es lo mismo que que veamos unas fotos en internet del hotel que luego no se correspondan con la realidad. Pues con esto sucede lo mismo, y es por todo ello por lo que parece que lo más acertado sería una posición intermedia donde se establezcan unos requisitos mínimos de calidad y seguridad para esos segmentos de mercado en los que no es fácil acceder a la información sobre sus servicios y necesita el respaldo externo.

2.3.5 Problemas actuales y posibles soluciones al conflicto

Los problemas principales⁶⁵ que dificultan la fijación de buena regulación ajustada a la actualidad son la falta de información y el riesgo de que la autoridad administrativa se vea capturada por las principales empresas que han estado operando en el sector en los últimos años. En lo referente al primero, puesto que no

⁶³ Doménech Pascual G. (2015) *op. cit.* pp. 61-104

⁶⁴ *Ibid* pp 61-104

⁶⁵ Doménech Pascual G. (2015) *op. cit.* pp. 61-104

es fácil cuantificar los pros y contras de todas las opciones posibles, y además a día de hoy, no existe un modelo fiable en que basarnos para calcular el número de vehículos y las tarifas que deberían establecerse a ciencia cierta. Y no solo eso, sino que es difícil que las administraciones públicas vayan a tener la capacidad de recabar la información para los modelos que han propuesto algunos profesionales, y para procesarla y actualizarla, de cara a poder tomar la decisión más favorable.⁶⁶ De hecho, muchas de estas administraciones carecen de los medios, tanto materiales como personales, para llevar a cabo los cálculos correspondientes y poder regular la materia, de ahí que insistamos en una regulación a nivel estatal.

En cuanto a la segunda, el riesgo de que la autoridad administrativa se vea capturada por las principales empresas operadoras del sector, es debido a que la regulación hasta ahora trataba de favorecer a las empresas que han estado operando, al no existir otros agentes, y por tanto se pretendía favorecerlas a ellas.

Pero ahora que han aparecido nuevos agentes cuyo servicio mejora el bienestar social, este no podrá verse limitado solo porque vaya a suponer un cambio para las empresas y el modelo de negocio con el que operaba el sector tradicionalmente. Es como si los fabricantes de velas se hubiesen opuesto a la venta de bombillas porque su negocio iba a sufrir y ellos tenían en “*monopolio de la luz*” de la época. Esta situación de captación del regulador se ve favorecida por varias circunstancias⁶⁷ como que las empresas son más fuertes y tienen una mayor capacidad para presionar que las empresas que aún no han accedido al mercado o los propios consumidores, que están más dispersos y les costaría más organizarse. Esta presión hacia el regulador se ha visto recientemente ejercida por parte del sector taxi en la huelga convocada durante dieciséis días, del 21 de enero al 6 de febrero y que supuso el colapso en gran medida de la ciudad en el centro de Madrid.

La legalidad de esta huelga se ha visto cuestionada pues trataron de cortar el tráfico y no tenían la autorización correspondiente. Se les ha sancionado con multas de entre 200 y 500 euros por haber interrumpido el tráfico, por circular en caravana,

⁶⁶ Deighton-Smith, R. (2007) en OECD, *Taxi Services: Competition and regulation*, pp. 17-47.

⁶⁷ Doménech Pascual G. (2015) *op. cit.* pp. 61-104

tocar el claxon escandalosamente o por aparcar de manera indebida, lo que obligó a las grúas a actuar para retirar los vehículos.⁶⁸ La ley que regula esta huelga se recoge en el Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo⁶⁹ que indica:

“La huelga es ilegal:

- a) Cuando se inicie o se sostenga por motivos políticos o con cualquier otra finalidad ajena al interés profesional de los trabajadores afectados.*
- b) Cuando sea de solidaridad o apoyo, salvo que afecte directamente al interés profesional de quienes la promuevan o sostengan.*
- c) Cuando tenga por objeto alterar, dentro de su período de vigencia, lo pactado en un Convenio Colectivo o lo establecido por laudo.*
- d) Cuando se produzca contraviniendo lo dispuesto en el presente Real Decreto-ley, o lo expresamente pactado en Convenio Colectivo para la solución de conflictos.”*

Es por ello que algunos juristas se plantean si en lugar de una huelga no se trataba de un cierre patronal. Ya hemos visto qué tipo de huelgas están prohibidas, pero debemos acudir a la Constitución para saber cómo define la huelga. En su artículo 28.2 la señala como un derecho fundamental:

“Se reconoce el derecho a la huelga de los trabajadores para la defensa de sus intereses. La ley que regule el ejercicio de este derecho establecerá las garantías precisas para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad.”,

En el Real Decreto anteriormente citado, concretamente en los artículos del 1 al 11, entiende que se trata de una suspensión del vínculo laboral. Así, el trabajador no tiene la obligación de prestar servicios y queda suspendido también su salario. Este derecho no es absoluto, como ya señalaba el delegado del Gobierno en Madrid del momento, José

⁶⁸Más de 40.000 euros en multas a los taxistas por infracciones durante la huelga contra las VTC. Telemadrid. Disponible en <http://www.telemadrid.es/programas/telenoticias-1/taxis-multas-2-2103409661--20190314023815.html> [Consultado 2 de abril de 2019]

⁶⁹ Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo (BOE 9 de marzo de 1977)

Manuel Rodríguez Uribes⁷⁰, sino que tiene unos límites como garantizar unos servicios mínimos esenciales a la comunidad.

En cambio, el cierre patronal no es un derecho fundamental, sino que se reconoce de manera indirecta en la Constitución, en el artículo 37.2, pues se trata de una medida general de conflicto colectivo. Para que este cierre pueda llevarse a cabo es necesario la existencia de peligro notorio, la ocupación de manera ilícita del centro o peligro de que se vaya a producir o que la no asistencia o irregularidades impidan de manera grave el proceso de producción normal. En el momento en el que el cierre patronal no se encuentra dentro de uno de los supuestos citados entonces se habla de un cierre patronal encubierto.⁷¹ Teniendo en cuenta una y otra definición, y estudiando si realmente esos servicios fueron los exigidos como mínimos, o no eran suficientes, se tomará una decisión respecto a las sanciones a imponer.

Lo que está claro es que las licencias que otorgó la Administración, respetando los principios de legalidad y los requisitos del momento, no pueden ser revocadas arbitrariamente, ni mucho menos por la presión que ejercen los taxistas. No puede justificarse, a pesar de que actualmente no se cumpla el ratio 1/30 que se exigen en la Ley, razón por la cual el Tribunal Supremo niega esa retroactividad que se exigía por parte del colectivo taxi. Por otro lado, tampoco parece una buena idea transferir mediante Real Decreto competencias de desarrollo en este sector, pues eso modificaría la Ley de Transportes Terrestres.

Regular el sector de los VTC supone una pérdida de bienestar de los consumidores, como hemos recalado, pero no solo eso. La Autoridad de la Competencia Catalana (ACCO) ha llevado a cabo un estudio en el que estima que las restricciones al número de operadores, así como el sistema de tarifas reguladas, supone de media como mínimo una reducción de la oferta aproximadamente de 1000 licencias que se da de manera artificial, además de un sobreprecio por trayecto de

⁷⁰Castigo al taxi: tres carreras en cinco horas. La razón. Disponible en: <https://www.larazon.es/local/madrid/el-taxi-vuelve-al-trabajo-con-el-castigo-de-los-madrillenos-PL21808564> [Consultado 30 de marzo de 2019]

⁷¹ TSJ Sala de lo Social del P. Vasco de 21 de enero de 2009

hasta un 14% y de la pérdida en Barcelona de bienestar de los consumidores en torno a 56 millones de euros al año.⁷²

Por otro lado, entre las ventajas que podemos señalar en torno a este tipo de plataformas como *Uber* y *Cabify* conviene señalar la de evitar el fraude fiscal y aumentar la seguridad. Debido a que este tipo de servicios se desarrolla a través de plataformas digitales que operan por internet, todos los datos quedan recogidos y es difícil que se burlen las normas, o al menos mucho más difícil que respecto a otros medios. Todas las operaciones que se efectúan van a ser recogidas, controladas y rastreadas.⁷³ Asimismo, el uso de nuevas tecnologías reduce de manera considerable aquellos costes de transacción que de alguna manera entorpecían el buen funcionamiento del sector, y que justificaban algunas regulaciones que a día de hoy se ven obsoletas o innecesarias.

El uso de dispositivos telemáticos está garantizando a los consumidores que puedan mostrar su opinión e intercambiar información sobre el servicio ofrecido y favorece la eficiencia del mismo ampliando la información recogida y garantizando su adecuación, no siendo solo controlado por la Administración, como sí sucede con los sistemas tradicionales. Esto se debe a que la opinión que tenga acerca de un servicio un usuario es mucho más fiable ya que los usuarios del servicio tienen información detallada y personal sin ningún tipo de contaminación, y evalúan aspectos que pueden pasar desapercibidos por alguien que no sea un usuario real. Estas opiniones, tanto para otros usuarios, como para los propios empresarios, tienen mucho más valor. Además, se generan muchas más opiniones de todos aquellos usuarios que hayan hecho uso del servicio, lo que favorece que se contrasten las mismas, mientras que por parte de la Administración es de manera puntual y esporádica⁷⁴.

⁷² Estudio sobre el sector del transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas: el taxi y los vehículos de alquiler con conductor. Autoridad Catalana de la Competencia. Junio de 2018.casocaso

⁷³ Kaplan, A. y Nadler L. (2015) *Airbnb: A case study in occupancy regulation and taxation*, University of Chicago Law Review Dialogue, n. 82, pp. 103-115.

⁷⁴Doménech Pascual G. (2015) *op. cit.* pp. 61-104

En contraposición debemos señalar que estas nuevas plataformas suponen una incertidumbre que puede acarrear consecuencias negativas⁷⁵. La normativa aplicable supone sin duda el principal problema y supone que se puedan ver frenados al requerir de una mayor inversión para crearlas, establecerlas y perfeccionarlas frente a otras ya instaladas en nuestra sociedad y desarrolladas legislativamente. Como hemos ido desgranando a lo largo del trabajo se están generando resoluciones administrativas y judiciales que se contradicen y que suponen desigualdades entre las personas implicadas, un ejemplo reciente es el “parón” al que se vio sometido *Cabify* en Barcelona durante los pasados meses.

A la hora de legislar creemos que las medidas que se tomen deben evaluar, no ya solo los efectos que pueden tener las normas que se establezcan, sino que también es importante conocer los efectos reales que se pueden medir por las normas que ya han sido aprobadas para perfeccionarlas y evitar futuros errores.⁷⁶ De hecho a la hora tomar decisiones legislativas parece apropiado que se lleve a cabo la evaluación experimental de las soluciones jurídicas para que se vaya legislando gradualmente, estableciendo normas cuyo alcance esté limitado para obtener datos previos, datos que nos permitan conocer mejor como afectarán al conjunto de la sociedad y a la economía⁷⁷. Por su parte, el Tribunal Europeo de Derechos Humanos se pronuncia cuando es el Estado el que debe abordar cuestiones

“complejas de política... económica, el proceso decisorio debe... comportar la realización de investigaciones y estudios apropiados, a fin de prevenir y evaluar previamente los efectos de las actividades que pueden atentar contra... los derechos de los ciudadanos, posibilitando de esa manera el logro de un justo equilibrio entre los diversos intereses concurrentes”⁷⁸.

La ampliación del número de licencias de taxi es una de las posibles soluciones que pueden adoptarse y dentro de ella cabe plantearse la constitucionalidad de la compensación a los taxistas para igualar ese ratio 1/30. En este sentido, y al igual que en el caso de Irlanda, los tribunales españoles declaran

⁷⁵ *Ibid* pp. 61-104

⁷⁶ *Ibid* pp. 61-104

⁷⁷ Doménech Pascual (2004); Ranchordás (2014). Ranchordás (2015, pp. 449 y ss.)

⁷⁸ STEDH de 10 de noviembre de 2004 (Taşkın y otros c. Turquía, 46117/99, § 119). Sobre esta dimensión procedimental de los derechos fundamentales, Doménech Pascual (2006, pp. 181 y ss., y 337 y ss.)

que los taxistas no tienen derecho a compensación⁷⁹ por el perjuicio causado pues no había un derecho adquirido a que se mantuviese el número de licencias de manera impermutable. Así:

“No puede considerarse como un derecho integrado en patrimonio alguno, sino que su mantenimiento en la Ordenanza municipal es una mera expectativa sujeta precisamente a los avatares de la conveniencia y necesidades del servicio impropio que preside el régimen de licencia del taxi⁸⁰”.

Alegan que la pérdida de valor de las licencias es consecuencia de un incremento de la cantidad de las mismas *“no es susceptible de compensación directa y autónoma, sino que es inherente al riesgo de la actividad⁸¹”.*

Actualmente se está tendiendo a adoptar medidas que mantengan el número, de licencias y se están sancionando a conductores de VTC que están ejerciendo funciones de taxi sin contar con la autorización correspondiente, así como las distintas condiciones exigidas, incluso acordando medidas por parte de algunas Comunidades Autónomas como Murcia donde:

“Artículo 39

4. Cuando se detecten infracciones que consistan en la prestación de un transporte público discrecional de viajeros en vehículos de turismo sin disponer de la pertinente autorización, licencia o habilitación administrativa, independientemente de que las personas responsables tengan la residencia en territorio español o dispongan de la documentación acreditativa de la identidad, se procederá a la inmediata inmovilización del vehículo, inmovilización que se mantendrá hasta que se efectúe el depósito regulado en este apartado. Los servicios de inspección y las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte (Guardia Civil y Policía Local) fijarán, provisionalmente, la cuantía del depósito, que se corresponderá con el importe máximo a imponer para las infracciones muy graves. Este importe deberá ser entregado en el momento de la denuncia en concepto de depósito en moneda en curso legal en España.

⁷⁹ SSTS 3 de abril de 2002 (rec. núm. 423/1998) y 6 de junio de 2007 (rec. núm. 6137/2003).

⁸⁰ STS de 29 de marzo de 1999 (rec. núm. 3716/1993).

⁸¹ STSJ de Navarra de 11 de mayo de 2009 (rec. núm. 84/2009)

5. La inmovilización se realizará en un lugar que reúna condiciones de seguridad suficientes y que garantice la efectividad de la medida adoptada.”

En esta línea propone Gonzalo Bernardos⁸², profesor de Economía de la Universidad de Barcelona, una solución que pasa por la adopción de medidas que tengan en cuenta los avances tecnológicos y las nuevas circunstancias en las que nos encontramos. Entre ellas se encuentran: por un lado, la regulación de carácter estatal en el que el papel de los ayuntamientos se limite a establecer el precio de las licencias, el importe de la carrera por kilómetro y el número de vehículos con derecho a prestar el servicio por localidad. También propone que las licencias no puedan transmitirse entre particulares, y que el precio de estas sea fijo, 30000 € como mínimo y vaya aumentando con la inflación, de manera que no exista un mercado secundario. Asimismo, considera oportuno, que cuando el titular de la licencia se jubile, la misma regrese al Ayuntamiento del que fue emitida, tal y como señalaba durante la entrevista que llevamos a cabo el conductor de *Uber* (ver Anexo I). También considera necesario restringir a los conductores, de manera que el conductor del vehículo sea únicamente el propietario de la licencia, es decir, el taxi es solo para quien lo conduce. Esto, como no puede ser de otro modo, iría en contra de la creación de empresas en este sector, al limitar su tamaño, que como defendemos a lo largo de este trabajo no consideramos lo más adecuado. Opina que debe haber reglas iguales para ambos tipos de vehículos, e igual o similar plataforma tecnológica homologada por la Administración. Del mismo modo cree necesaria una fijación de precios por parte del Ayuntamiento, correspondiente con un máximo de precio y un mínimo de kilómetros, y cada vehículo que estuviese en un radio de dos kilómetros del origen del servicio podría ofrecer un precio, y a través de esa plataforma tecnológica, se adjudicaría al más barato.

En cambio, de acuerdo con José María Rotellar, profesor de la Universidad Francisco de Vitoria y del Centro de Enseñanza Superior Cardenal Cisneros, seguir anclados en el pasado no conduce a nada positivo ya que los avances tecnológicos suponen un nuevo nicho de mercado en el sector del transporte urbano y es algo frente a lo que los taxistas no pueden protestar. Rotellar es de la opinión de que

⁸² Bernardos, G. Una nueva regulación para el taxi. Disponible en https://cronicaglobal.elespanol.com/pensamiento/regulacion-taxi_217899_102.html [Consultado el 31 de marzo de 2019]

deberían verlo como una oportunidad, no como una amenaza, ya que supone la incorporación de más usuarios a este tipo de transporte: personas que antes no se movían en taxi, ahora utilizan los servicios de VTC. En el momento en el que los taxistas hagan uso de la tecnología que utilizan los VTC, y se acabe con su rígida regulación, permitiéndoles hacer más flexibles los precios y sus horarios, podrán estar en condiciones de competir e incrementar su negocio porque ahorrarán en costes, establecerán precios más competitivos y provocaran que el viajero gaste menos en sus viajes. Todo ello se traduce en aumentar su uso, puesto que ese ahorro se destinará en parte hacia la demanda de más viajes. En palabras de Rotellar, no se trata de repartir el pastel entre más gente, sino de hacer el mismo más grande. Cree que si el taxi no se liberaliza podría suponer la extinción de los VTC, sí, pero también poco a poco el del propio taxi pues debido a su estancamiento y no adaptación a las nuevas exigencias del usuario actual, este buscaría otras formas de transporte. Al contrario de lo que defendemos en este trabajo, plantea la posibilidad de una compensación económica a los taxistas por el potencial valor que podían tener sus licencias.⁸³

3 CONCLUSIONES

Desde nuestra opinión consideramos que la tendencia natural de cara a la resolución de este conflicto es sin duda liberalizar el sector del taxi. La liberalización de sector del taxi no supone una pérdida de derechos singular, sino que afecta a todos los que operan en ese sector, motivo por el que no se considera que debiere estar justificada. Y no solo eso, sino que esta liberalización no beneficia tampoco particularmente a un colectivo sino, y como exponíamos anteriormente, tendría un impacto en la sociedad en su conjunto.

⁸³ Rotellar, J. La necesaria liberalización del taxi y VTC. Disponible en <http://www.expansion.com/opinion/2019/01/29/5c5034fbc2704e4a858b4582.html> [Consultado el 31 de marzo de 2019]

Por otro lado, en caso de tomarse esta opción, no supondría el congelamiento de las licencias vigentes, las cuales seguirían operando normalmente, pero evidentemente se tomarían medidas en base a otras circunstancias colaterales a la mera operabilidad del uso de la licencia que queda excluido de las competencias de la Administración. En este aspecto nos referimos al valor que pudieran tomar las mismas en el mercado secundario. Así, un cambio legislativo como este, aún cuando no vaya acompañada de compensación, no supone una vulneración del principio de confianza legítima por tratarse de un cambio que frustraría las inversiones efectuadas por los taxistas, por dos motivos. Primero, porque la liberalización de este sector era previsible desde hace muchos años, debido a la Directiva *Bolkestein*, y segundo, porque esas inversiones que se perderían debido a la nueva normativa nunca fueron impuestas, aprobadas o fomentadas por la Administración, como si ha podido ocurrir en otros casos como las empresas pesqueras conjuntas o los costes de transición a la competencia en el sector eléctrico. De hecho, este tipo de beneficio no debe tratarse como un beneficio fruto del trabajo de la actividad ejercida, sino como un *plus* que nada tiene que ver con el esfuerzo o los recursos que invirtieron los titulares de las licencias de los taxis, y es este tipo de beneficios los que la jurisprudencia del Tribunal Supremo de Derechos Humanos admite que no tienen por qué estar obligados a ser indemnizados. Así, esta indemnización, ni está amparada constitucionalmente, ni es conveniente desde el punto de vista de un interés social, pues favorecería que los titulares que tienen ahora licencias presionaran para que la Administración no permitiera la entrada de nuevos taxistas, puesto que cuantas más restricciones haya y más altas sean las tarifas, mayor sería la compensación. De manera que esta compensación solo se vería justificada en el hipotético caso de que, por parte de los Tribunales, consideraran que se vulnera el principio de confianza legítima al liberalizar el sector del taxi, lo cual parece bastante improbable.

En conclusión, y una vez llevado a cabo este trabajo, consideramos necesario que de manera inmediata se establezca una legislación a nivel estatal, que tenga como punto de partida la liberalización del sector, y que permita que sea explotado atendiendo a las leyes de la oferta y demanda para ofrecer así un servicio adaptado a las nuevas tecnologías a un precio competitivo lo que supone un beneficio para la sociedad.

4 BIBLIOGRAFÍA

4.3 Libros, Capítulos de libros, Capitulaciones en obras colectivas y revistas

- Botsman y Rogers (2011); Gansky (2012). Sobre la tipología de sistemas de economía colaborativa en el sector del transporte, vid. Estancona Pérez (2015, p. 165 y ss.)
- Barry, J. M. y Caron, P. L. (2015). “Tax regulation, transportation innovation, and the sharing economy”, *University of Chicago Law Review Dialogue*, n. 82, p. 69-84.
- Cairns, R. D. y Liston-Heyes, C. (1996) “Competition and regulation in the taxi industry”. *Journal of Public Economics*, núm. 59, p. 1-15.
- Cannon S. y Summers. L.H. “How uber and the sharing economy can win over regulators”, *Harvard Business Review*, 13 de octubre de 2014.
- Deighton-Smith, R. (2007) Background note, en OECD, *Taxi Services: Competition and regulation*, p. 17-47.
- Doménech Pascual G. “La regulación de la economía colaborativa”, *Revista CEFLEGAL*, núm 175-176, 2015, p. 61-104
- Doménech Pascual, G. (2001) “La inaplicación administrativa de reglamentos ilegales y leyes inconstitucionales”. *Revista de Administración Pública*, núm. 155, p. 59-106.
- Doménech Pascual G. (2004); Ranchordás (2014). En relación con la regulación de la economía colaborativa, Ranchordás (2015, p. 449 y ss.)

- Gallick, E. C. y Sisk, D. E. (1987). “A reconsideration of taxi regulation”, *Journal of Law, Economics & Organization*, núm. 3:1, p. 117-128.
- Leralta, J., Historia del taxi de Madrid, Silex Ediciones, Madrid, 2003.
- Santamaría Pastor, J. A. (2004). Principios de Derecho administrativo general, Madrid. Iustel, vol. II.
- Tarrés Vives, M. (2006) “La regulación del taxi. Legislación autonómica y experiencias de Derecho comparado”, Barcelona.

4.4 Legislación y Jurisprudencia

- Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor (Diario Oficial de Cataluña 31 de enero de 2019)
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 31 de Julio de 1987)
- Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi (BOE 8 de agosto de 2003, última modificación 13 de marzo de 2015)
- Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOE 23 de diciembre de 2009)
- Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. (BOE 24 de noviembre de 2000)
- Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (BOE 23 de diciembre de 2014)

- Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE 22 de enero de 2008)
- Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (BOE 24 de diciembre de 2015)
- Ordenanza Reguladora del Servicio del Taxi en el Municipio de Murcia prestado al amparo de licencias de auto-taxi (BORM de 8 de mayo de 2015)
- Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros (BOE 13 de abril de 1979)
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (BOE 8 de octubre de 1990)
- Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea (BOE 21 de noviembre de 2015)
- Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores (BOE 24 de octubre de 2015)

- Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo (BOE 9 de marzo de 1977).
- Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, 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 (BOE 29 de septiembre de 2018)
- Sentencia del Tribunal Constitucional N.º 105/2018, Pleno, Rec. Recurso de inconstitucionalidad 5333/2017 de 04 de octubre de 2018.
- Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de marzo de 1999 (rec. núm. 3716/1993)
- . Sentencia del Tribunal Supremo 3 de abril de 2002 (rec. núm. 423/1998)
- Sentencia del Tribunal Supremo de 6 de junio de 2007 (rec. núm. 6137/2003).
- Sentencia Tribunal Supremo 859/2018, 25 de mayo de 2018. Disponible en <https://supremo.vlex.es/vid/726867877> [Consultado 9 de marzo de 2019]
- Sentencia del Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, S 921/2018, 4 jun. 2018 (Rec. 438/2017)
- Sentencia del Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso Madrid Sección 3. STS 2785/2018. 17 de julio de 2018.
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra de 11 de mayo de 2009 (rec. núm. 84/2009)
- Sentencia del Tribunal Superior de Justicia, Sala de lo Social del P. Vasco de 21 de enero de 2009.
- Sentencia del Tribunal de la Unión Europea, 20 de diciembre, 2017/217
- Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, Roma 1957 (Diario Oficial de la Unión Europea)

4.5 Otros

- Autoridad Catalana de la Competencia “Estudio sobre el sector del transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas: el taxi y los vehículos de alquiler con conductor”, junio de 2018.
- Bernardos, G. “Una nueva regulación para el taxi”, El Español, 30 de enero 2019 Disponible en https://cronicaglobal.elespanol.com/pensamiento/regulacion-taxi_217899_102.html [Consultado el 31 de marzo de 2019]
- “Cataluña impone restricciones al uso de vehículos VTC” 5 de febrero de 2019, Editorial Wolters Kluwer Disponible en: <http://diariolaley.laley.es/document/EX0000141527/20190203/Cataluna-impone-restricciones-al-uso-de-vehiculos-VTC> [Consultado el 10 de marzo de 2019]
- Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, “Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa”, marzo de 2016.
- Conflicto entre taxistas y titulares de licencias de vtc. Disponible en: <https://www.abogadoscea.es/blog/304-conflicto-entre-taxistas-y-titulares-de-licencias-de-rtc> [Consultado el 1 de marzo de 2019]
- Criado, A. “Cabify vuelve a Barcelona: así es la argumentación legal con la que plantará cara a la Generalitat.” El Español, 11 de marzo 2019. Disponible en: https://www.elespanol.com/economia/empresas/20190311/cabify-vuelve-barcelona-argumentacion-legal-plantara-generalitat/382212496_0.html [Consultado el 3 de abril de 2019]

- El Supremo pone punto final a la guerra del taxi. El País. 4 de Junio 2015
Disponible en https://cincodias.elpais.com/cincodias/2018/06/04/companias/1528120719_607025.html [Consultado el 10 de Marzo de 2019]
- García, S. “El problema de los taxistas no son los VTC”, 3 de agosto 2018.
Disponible en <http://www.santigarcia.net/2018/08/el-problema-de-los-taxistas-no-son-los.html> [Consultado 12 de marzo de 2019]
- Garrido, J. “Castigo al taxi: tres carreras en cinco horas.” La razón, 7 de febrero 2019. Disponible en <https://www.larazon.es/local/madrid/el-taxi-vuelve-al-trabajo-con-el-castigo-de-los-madrillenos-PL21808564> [Consultado 30 de marzo de 2019]
- Madruga Pérez-Mínguez, Rocío (2018). *La incorporación del carsharing a las vías urbanas*. Trabajo fin de Grado. Comillas. Facultad de derecho, Madrid.
- Merino, J. “Resumen de la Ley Ómnibus” Disponible en <https://www.notariosyregistradores.com/doctrina/resumenes/2009-omnibus.htm>; [Consultado el 12 de marzo de 2019]
- Muñoz, R y Abellán, L: “La Justicia europea falla contra Uber y le obliga a operar con licencia”, El País, 21 de diciembre 2017. Disponible en https://elpais.com/economia/2017/12/20/actualidad/1513755526_225314.html [consultados el 27 de Febrero 2019]
- OKDIARIO, “Uber demanda a Nueva York por limitar el número de licencias VTC”, 16 de febrero 2019. Disponible en <https://okdiario.com/economia/uber-demanda-nueva-york-limitar-numero-licencias-vtc-3713325> [Consultado 8 de marzo de 2019]
- Ortín, Alberto. “Cabify, la empresa 'española' que compite con Uber, tiene su matriz en Delaware”. *VOZ POPULI*, 23 de Octubre 2015 Disponible en

- https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/empresas/Cabify-Uber-Seaya_0_855214535.html [Consultado el 2 de febrero de 2019]
- Otto. C, “La burbuja de la que no hablan ni taxis ni VTC: así funciona la reventa de licencias”, El Confidencial, 4 de agosto 2018. Disponible en https://www.elconfidencialcom/tecnologia/2018-08-04/huelga-taxi-vtc-licencias-uber-cabify-unauto-fedetaxi-elitetaxi_1599537/ [Consultado 12 de marzo de 2019]
 - Real Academia Española. Disponible en <http://www.rae.es/> [Consultado el 1 de marzo de 2019]
 - Rotellar, J.” La necesaria liberalización del taxi y VTC”, Expansión, 29 de enero 2019. Disponible en <http://www.expansion.com/opinion/2019/01/29/5c5034fbc2704e4a858b4582.html> [Consultado el 31 de marzo de 2019]
 - “Solo España permite a los VTC trabajar sin condiciones”, Madrid Diario, 30 de enero 2019. Disponible en <https://www.madridiario.es/noticia/464547/transportes/solo-espana-permite-a-los-vtc-trabajar-sin-condiciones.html> [Consultado 11 de marzo de 2019]
 - Zona Movilidad, “Uber gana en Italia y cerca a los taxistas”, 29 de mayo 2017. Disponible en <https://www.zonamovilidad.es/uber-italia.html> [Consultado 11 de marzo de 2019]

ANEXOS

ANEXO I

Entrevista a conductor de la plataforma Uber

- **¿Por qué se hizo conductor de Uber y no taxista?**

Yo estaba en paro cuando un amigo mío me comentó la posibilidad de conducir un VTC. Las empresas te dan el coche y el teléfono para que puedas empezar a trabajar. En un mes volvía a tener trabajo y llevaba comida a mi familia, que llevábamos un tiempo pasándolo muy mal.

- **¿En qué posición se encuentra en este conflicto?**

Aunque suene extraño, he optado por una posición neutral. Por un lado, entiendo al gremio del taxi, no es fácil ver como otros te quitan el trabajo, yo lo he vivido en mis carnes cuando me quede en el paro, pero por otro, no encuentro ningún motivo ni necesidad de llevar este conflicto al extremo que se ha llevado. Compañeros huyendo de taxistas descontrolados dispuestos a agredirles...

- **¿Está a favor de la liberalización del taxi?**

Si, hoy en día así debería ser el mercado. Poder competir todos y que sea el usuario el que decide que quiere utilizar. Hoy en día o te modernizas y actualizas con la sociedad o te hundes...y esto obligará al sector del taxi a renovarse, que es un sector muy *comodón*.

- **¿Qué opina del mercado secundario de licencias? ¿qué medidas propone?**

Debería controlarse...es una forma de comercializar con trabajo, e hincharse de dinero ya que las licencias son carísimas...una forma de control sería limitar los años de cada licencia, por ejemplo, que cada licencia tenga validez 15 años...algo así como una concesión pública

- **¿Entonces no está a favor de la posibilidad de crear empresas en este sector?
Es decir ¿diría que es mejor que solo puede tenerse una única licencia personal y que se explote?**

Tal y como he dicho antes, creo que sí que puede explotarse una licencia y no me parece mal siempre y cuando haya una limitación, como por ejemplo puede ser una fecha de

caducidad o que la misma no pueda revenderse a más de tres personas... Si no hay control entonces es cuando surgen los conflictos como el actual.

- **¿Se gana dinero con el Uber? ¿Es rentable?**

Cobramos alrededor de 1000 euros al mes. En mi caso es rentable ya que venía de estar en el paro y ahora tengo trabajo e ingresos.

- **¿Cuál es tu horario?**

Trabajo 8 horas al día, generalmente de 6 a 13h y de 15 a 20h, pero los fines de semana hago horas extra porque hay una mayor demanda.

Entrevista a un conductor de taxi

- **Hola, ¿por qué te hiciste taxista y no conductor de VTC?**

La principal razón de mi elección es que en mi familia venimos del sector del taxi. Mi abuelo, mi padre y mi tío son conductores de taxi y ellos me inculcaron esta profesión.

- **¿En qué posición se encuentra en este conflicto?**

Bueno, yo como parte del sector del taxi, me posiciono con mis compañeros. Este conflicto viene desde hace muchos años, solo que en la actualidad al ver cómo nos están tomando el pelo al incumplir la ley ha explotado la bomba. También creo y defiendo que no hay que usar la violencia y romper los VTC o golpear a sus conductores, no nos lleva a nada.

- **¿Qué opina del mercado secundario de licencias? ¿Qué medidas propone?**

El mercado secundario de licencias surge como consecuencia de los altos precios de estas. Si la administración rebajase este precio, el mercado secundario se disminuiría.

- **¿Se gana dinero con el taxi? ¿Es rentable?**

Para ser sincero, el sector del taxi no es rentable. Como he comentado pagamos un precio muy alto por las licencias que tenemos que ir compensándolo con largas jornadas de trabajo. La gente no entiende el precio de los trayectos, pero se debe a que tenemos que amortizar nuestra inversión inicial, además de poder vivir. No les estamos timando.

- **¿Cuál es tu horario?**

Las jornadas son largas e intensas. El taxímetro está regulado para que trabajemos máximo 16 horas, pero hacer todo eso de una vez es una bestialidad que nadie aguanta. Por lo general trabajo de 4 de la mañana a 13 horas y luego vuelvo a salir a las 15 hasta las 20 horas. Como ya se sabe tenemos un día de descanso, en mi caso son los domingos.

- **¿Qué han significado para el gremio las plataformas como Uber o Cabify?**

Han sido una injusticia. No es justo que sus licencias sean más baratas de igual forma que no es justo que estén incumpliendo la ley. La ley hay que cumplirla y si, como en todos los gremios surge competencia, pero esta debe ser controlada y legal. No solo Uber o Cabify están haciendo que nuestro negocio caiga, sino multitud de plataformas digitales que permiten el alquiler de coches o bicicletas incluso el transporte público, aunque de esto nunca se haya hablado o no se hable tanto.

- **¿Cómo era antes la vida del taxista, sin GPS?**

Una de las cosas que más valoran los pasajeros que llevo en mi coche es que no me hace falta el uso del GPS para llevarlos a sus destinos. Muchos se quejan de que los conductores de los VTC les dan vueltas infernales o incluso se pierden porque no conocen Madrid. El auténtico taxista es el que conoce Madrid y te lleva sin necesidad de mirar GPS. Creo que es una buena herramienta, y que sirve para evolucionar, pero creo que en ocasiones o conoces Madrid o no te salva ni un aparato.

- **¿No da más seguridad al usuario saber cómo se llama y por donde va tu vehículo y que todo quede registrado, que no montarse “a la aventura”?**

Creo que, si es algo que valoran los usuarios, a lo mejor deberíamos actualizarlos los taxistas. Si bien, todos los taxistas deben de llevar su identificación dentro del coche. No sé si será eso lo que valoran los usuarios de VTC, si es el caso, como he comentado a lo mejor deberíamos pensar en ello para adaptarnos a lo que el cliente nos reclame.

- **¿Qué opina de que la gente considere más limpio VTC?**

En mi opinión eso es un criterio subjetivo. Puede ser que un usuario suba a mi taxi y le guste el olor o la limpieza y al siguiente le horripile. Si considero necesario un mínimo de limpieza estándar, que por otro lado considero que compañeros no lo tienen. En este punto entiendo que usuarios valoren más positivamente a los VTC, que van uniformados, pero no considero que sea un criterio para infravalorar el sector del taxi.