



## CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

**David Pérez García, Consejero**

Don Ignacio Castillo Jiménez, mayor de edad, titular del DNI xxxxxx, en calidad de Presidente de la **Asociación Plataforma Caracol** del Taxi de Madrid, con domicilio a efectos de notificación en c/xxxxxx 28110 Algete (Madrid) y con CIF: G-87910113,

Digo:

Que a pesar de que ya finalizó el periodo de alegaciones en el que está asociación presentó la suyas, y dado que las movilizaciones y el conflicto continúa con más de un 90 % del sector en contra del inminente reglamento autonómico del sector del Taxi que pretenden ustedes aprobar, consideramos de vital importancia el informe que les adjuntamos en esta comunicación. Presentamos a continuación un estudio comparativo de la situación del taxi a nivel internacional tras la puesta en marcha, en los países citados en este documento, de normas liberalizadoras muy similares en algunos aspectos, en la intención, a las que ahora se intentan aprobar en la Comunidad de Madrid. En él se presentan las ventajas e inconvenientes de las medidas adoptadas y finaliza con una conclusión bastante clara y que hace presuponer cual será el futuro del taxi en la Comunidad de Madrid, etc... si ese reglamento sale adelante tal como ha sido redactado, ya que aunque la desreglamentación que aquí se pretende no es tan amplia, significa el primer paso para su apertura total.

**LA DESREGLAMENTACION DE LOS TAXIS: Una comparación internacional.** *Por Choong-Ho Kang, Miembro de la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)*

*En este párrafo extraído del estudio se condensan los resultados de esa liberalización:*

***“Los resultados de las consecuencias de la desreglamentación en los distintos países parecen indicar que no han sido particularmente beneficiosas ni para el consumidor, ni para las compañías explotadoras y conductores. En muchos casos, la desreglamentación ha llevado a un incremento en las tarifas y a una reducción en la calidad del servicio. Los ingresos de las compañías y conductores han disminuido y no se han producido innovaciones de importancia en la industria, cuya estructura experimentó una mayor fragmentación, como consecuencia del mayor número de operadores individuales y del alquiler de los taxis. Como consecuencia de lo que podríamos llamar “efectos secundarios”, volvieron a introducirse ciertas normas, que habían sido anteriormente eliminadas, como parte del proceso de la desreglamentación.”***

## ***Prólogo***

### ***1. Razones para la reglamentación o desreglamentación de los taxis***

*1.1 La reglamentación y la industria de los taxis*

*1.2 Razones a favor y en contra de la reglamentación*

*1.3 Tipos de reglamentación*

### ***2. Implantación de la desreglamentación de los taxis***

*2.1. USA*

*2.2 Reino Unido*

*2.3. Suecia*

*2.4. Nueva Zelanda*

*2.5. Japón*

*2.6. Corea del Sur*

*2.7. Australia (Adelaida)*

*2.8. Irlanda(Dublin)*

*2.9. Países Bajos*

### ***3.Situación después de la desreglamentación***

*3.1. Resultados de los países desreglamentados*

*3.2. Efectos de la desreglamentación*

*3.3. Número de taxis*

*3.4. Nivel de las tarifas*

*3.5. Calidad del servicio*

*3.6. Cambios en la industria*

*3.7. Condiciones de trabajo*

*3.8. Re-reglamentación*

*3.9. Como hacer frente a la desreglamentación en la industria de los taxis*

## **PROLOGO**

*Si bien el número de las personas que trabajan en la industria mundial de los taxis es desconocido, teniendo en cuenta que en los Estados Unidos solamente su número es de unas 300.000, el total mundial de taxistas debe ascender a varios millones. Los taxis son una parte esencial del sistema de los transportes públicos, tanto si se trata de limousinas de lujo para el servicio de aeropuertos como de los humildes "ricksha" motorizados. Los taxistas pueden ser, entre otros, propietarios-conductores, miembros de cooperativas o empleados de compañías, que tienen en propiedad varios cientos de vehículos. En la mayor parte de los casos, tanto su vida laboral como sus ingresos se encuentran gobernados por normativas establecidas por las autoridades nacionales o regionales, que también se extienden a las tarifas que pueden cargar. Aunque no cabe duda de que la seguridad pública exige que los taxistas observen normas muy estrictas, a menudo,*

*La recompensa recibida por la provisión de este servicio es baja y sus horarios de trabajo son frecuentemente muy prolongados, aun en comparación con otros sectores del transporte por carretera.*

*La industria de los taxis no se ha visto libre de los efectos de la desreglamentación y de las fuerzas del mercado liberalizado, dogma popular ente los gobiernos de la década de 1980. En muchos países, las autoridades encargadas de la supervisión de la industria de los taxis consideraron que la ley de la oferta y la demanda era de por sí un mecanismo reglamentario suficientemente eficaz. Consiguientemente, fueron muchos los intentos de reforma de la industria sobre la base de la simple aplicación de la disciplina económica. En muchos casos, esta política constituyó un rotundo fracaso. La calidad del servicio fue en declive, se incrementaron los conflictos y, todavía mejor, los trabajadores se vieron obligados a trabajar un número aún mayor de horas para obtener menos ingresos y con menor seguridad en su trabajo.*

*Choong-Ho Kang, ex director de política del Departamento Internacional de la Federación de Sindicatos de Taxistas de Corea, concluyó recientemente una disertación sobre “La desreglamentación de los taxis: Una comparación internacional” para su MSc (Ing.) en la Universidad de Leeds, Reino Unido, también ha preparado este documento para todos los sindicatos interesados en mejorar las condiciones laborales de los taxistas.*

## **1 Razones para la reglamentación o desreglamentación de los taxis**

*\*La reglamentación y la industria de los taxis*

*\*Razones a favor y en contra de la reglamentación*

*\*Tipos de reglamentación*

## **LA REGLAMENTACION EN LA INDUSTRIA DE LOS TAXIS**

*A finales de los años de 1920 y comienzos de la década siguiente -momento en que ciertos países capitalistas se vieron afectados por la Depresión-, se introdujo la intervención gubernamental en la economía de mercado, que siguió generalizándose hasta los años de 1970, gracias al fortalecimiento de la reglamentación en el sector privado y de la importancia cada vez mayor del sector público. Desde mediados de la década de 1970, comenzaron a escucharse críticas contra la intervención gubernamental en la economía, habiéndose aducido que resultaba en baja eficiencia y que reducía el poder competitivode la industria. Como resultado de ello, se fue implantando en varios países desarrollados la desreglamentación en el sector privado y la privatización en el sector público. Esta tendencia adquirió proporciones globales-con inclusión de países en desarrollo y aun de países socialistas- en las décadas de 1980 y 1990, si bien sus antecedentes y las medidas introducidas variaban considerablemente. La razón fundamental de la reglamentación era conseguir eficiencia económica e igualdad social, mediante la restricción del ingreso en el mercado, el control de los precios y la mejora de la calidad.*

*Las características de los taxis varían significativamente de un país a otro en términos de su porcentaje del mercado, tipo de los vehículos, sistema operacional, nivel de reglamentación y aun nombre asignado a estos vehículos. Por regla general, los taxis se clasifican como modo intermedio de transporte público (paratránsito), hallándose colocados a medio camino entre los automóviles privados y los autobuses. A pesar de su menor papel y porcentaje dentro del sistema general de transportes, no cabe duda de que siguen desempeñando un importante papel en zonas en donde no existen otros modos apropiados de transporte público y para personas como los discapacitados, cuyo acceso a otros modos de transporte resulta difícil.*

*La reglamentación de la industria de los taxis se introdujo también durante la década de 1930, particularmente, por medio de una institución de concesión de licencias, si bien se ha afirmado que su origen se retrotrae a 1635, momento en que se introdujeron en Londres los coches de alquiler. Posteriormente, se extendió la reglamentación al control del nivel de las tarifas y a la calidad de los servicios hasta mediados de la década de 1970, en que se inició la desreglamentación. A continuación, la desreglamentación comenzó a propagarse por países tales como los Estados Unidos, Reino Unido, Suecia, Nueva Zelanda, Japón, Corea y otros.*

## **RAZONES A FAVOR Y EN CONTRA DE LA REGLAMENTACION**

*La industria de los taxis es, probablemente, uno de los sectores más polémicos, con argumentos a favor y en contra. De acuerdo con algunos autores, la industria debería desreglamentarse a fin de conseguir una mayor eficiencia económica, mientras que otros defienden que la reglamentación debe seguir en pie, en aras de la seguridad pública y de la protección del consumidor. Al mismo tiempo, los puntos de vista de las compañías explotadoras y de los conductores se encuentran en conflicto. Los defensores de la desreglamentación sugieren que la desreglamentación del ingreso en el sector y de las tarifas podría reportar al consumidor beneficios tales como una mayor disponibilidad, tarifas más bajas y mejor servicio. Además, defienden que la desreglamentación puede promover la innovación dentro*

*del sector, con la introducción de diversas opciones de precio-servicio y nuevos tipos de servicio, tales como taxis de trayecto compartido.*

*Los defensores de la reglamentación consideran que el ingreso libre en el sector puede llevar a una excesiva oferta de taxis, que podría conducir a una salvaje competición entre compañías y entre conductores. Como consecuencia de ello, es posible que se produzca un deterioro en las condiciones de trabajo y que se debiliten los cimientos de la industria. También defienden que la desreglamentación podría incrementar las tarifas y empeorar la calidad del servicio. En la Tabla siguiente, se presenta una comparación de las razones a favor y en contra.*

## **TIPOS DE REGLAMENTACION**

*La forma más típica de reglamentación del ingreso en el sector es el sistema de concesión de licencias, que lleva consigo, diversos métodos para fijar el número de licencias, tales como:*

*-Techo arbitrario, fijado mediante la congelación del número de licencias para satisfacer la demanda.*

*-Empleo de una relación para determinar el número de licencias. Este sistema está generalmente basado en la población de la zona donde se realiza el servicio.*

*-El solicitante deberá demostrar la necesidad, antes de que se proceda a la extensión de una nueva licencia.*

*-Sistema de franquicias, por el que la autoridad concede el derecho de operar un número determinado de vehículos a contrata, con determinados cargos.*



*-Criterios mínimos, en el que el acceso al mercado se halla condicionado a que el operador cumpla con normas mínimas por cuanto al vehículo, seguro, formación profesional y conocimientos del conductor, disponibilidad para el servicio, número mínimo de taxis por compañía, etc. Algunos de estos criterios pueden ser muy estrictos y representan una considerable barrera para el ingreso en el mercado.*

*El control de las tarifas adopta dos formas, a saber, la especificación del nivel de la tarifa y la reglamentación de su estructura. El control sobre el nivel de las tarifas puede ir desde el establecimiento de la tarifa máxima permitida o fijación de una tarifa mínima, hasta la especificación de la tarifa exacta a cargar. Si las tarifas se fijan a un nivel excesivamente bajo, se esperará que las compañías explotadoras abandonen la industria. Por el contrario, si se establece un nivel demasiado alto, es posible que se incrementen los beneficios de la industria y que aumente el número de taxis. El control de la estructura de las tarifas incluye su diferenciación de acuerdo con la hora del día, combinación entre tiempo y distancia del desplazamiento y cargos adicionales por equipaje u ocupación múltiple del vehículo.*

*La reglamentación de la calidad del servicio lleva consigo la supervisión de la adecuabilidad del vehículo y de la calidad del conductor en términos de su educación y conocimientos de la zona. En algunos países, se exige que se encuentre a la vista de los pasajeros el nombre del conductor o el número del vehículo o ambos, a fin de que el pasajero pueda presentar una queja, caso de que se produzca alguna violación de las normas. Las compañías explotadoras están obligadas a proporcionar el servicio en todo momento y en todas las zonas o a pertenecer a un centro radiotelefónico de reservas, para asegurar una elevada disponibilidad de servicio. Otros importantes elementos en la reglamentación de los taxis pueden ser los derechos de monopolio, que consisten en la franquicia exclusiva para organizar servicios de taxis en una*

*Zona geográficamente limitada y en el derecho exclusivo a ofrecerse en alquiler. A fin de excluir a otros vehículos que no tienen permitido ofrecerse en alquiler, tal vez sea necesario que los taxis puedan identificarse fácilmente, mediante la adopción de vehículos o distintivos específicos.*

## **\*\*\*Implantación de la desreglamentación de los taxis**

### **USA**

*Por regla general y en la mayor parte de los estados de los Estados Unidos, la industria de los taxis ha estado reglamentada por los gobiernos municipales y, consiguientemente, tanto el contenido como el grado de reglamentación carecen, en la práctica, de uniformidad. Esto no obstante, existen ciertos elementos comunes por cuanto a la reglamentación aprobada en la mayor parte de las ciudades, a saber, restricción de ingreso, control de tarifas mediante la imposición de tarifas máximas y reglamentación de la calidad mediante la introducción de normas de servicio.*

*A finales de la década de 1970 y comienzo de los años 80, se produjo una importante desreglamentación económica en la mayor parte de las industrias del transporte a nivel federal. Ello llevó a una eliminación total o parcial de la reglamentación económica en la industria de los taxis para 1985 en 22 ciudades, en las que el mercado de las solicitudes de taxi por teléfono alcanzaban del 70 al 80% del mercado total de los taxis. Las principales ciudades afectadas fueron San Diego, Seattle, Phoenix, Atlanta, Portland, Sacramento, Kansas City y Milwaukee, Tucson en Arizona, Oakland y Fresno en California y Raleigh en Carolina del Norte.*

*En New York, en donde el número de taxis amarillos había permanecido fijo (11.787), de conformidad con el sistema de licencias de medallón, se*

*permitió el alquiler de taxis en 1979. Posteriormente, la mayor parte de los taxis se alquilaban a otros conductores sobre la base de turnos dobles o de "subalquiler" lo cual hizo que, en 1993, solamente 3.670 taxis fueran conducidos por el propietario del medallón y, de entre ellos, el 20% se encontraban asimismo alquilados a un segundo conductor. De conformidad con el contrato de alquiler, un conductor debe pagar al propietario una cantidad fija por cada turno o semana, debiendo responsabilizarse por los gastos operacionales. Por otra parte, el propietario tiene garantizados beneficios estables, sea cuales fueren la cantidad de tiempo de trabajo o los ingresos del conductor. Durante 1996/1997, la ciudad de New York extendió unos 400 nuevos medallones, mediante subasta al precio del mercado.*

*A pesar del fracaso en multitud de ciudades desde finales de los años 70 a comienzos de la década de 1980, siguen en marcha nuevos debates sobre la desreglamentación de los taxis, siendo probable que, en la década actual, se produzca la desreglamentación del sector en ciudades tales como Indianápolis (1994), Houston (1995), Denver, Hartford y Boston, etc.*

### **REINO UNIDO (INGLATERRA)**

*En 1992, el número de taxis en Londres ascendía a 16.500, con unos 30.000 más en el resto de Inglaterra. También había en dicha fecha unos 100.000 automóviles privados de alquiler en toda Inglaterra, 40.000 de ellos en Londres. El porcentaje de conductores propietarios autónomos es del 60% aproximadamente, de la flota de taxis de Londres y aún más alto en el resto del país.*

*En Inglaterra, hay más de 300 autoridades encargadas de la concesión de licencias, a saber, la Policía Metropolitana de Londres y, en el resto del país, los consejos metropolitanos o de distrito. Las características de la concesión de licencias de taxis en Inglaterra difieren considerablemente de una zona a otra, puesto que las autoridades municipales cuentan con un considerable margen de discreción a la hora de administrar el sistema, si bien la legislación básica fuera de Londres es uniforme. Al mismo tiempo, el sistema*

*de concesión de licencias en Escocia e Irlanda del Norte es totalmente distinto del vigente en Inglaterra, mientras que Gales sigue el sistema adoptado en Inglaterra.*

*Por regla general, y con la excepción de Londres, los controles sobre el número de licencias y sobre las tarifas afectan a los taxis, pero no a los vehículos privados de alquiler, si bien es cierto que la normativa sobre calidad tiene aplicación a ambos tipos de vehículo. Las autoridades pueden revocar una licencia si se producen ciertos delitos, particularmente, delitos que pueden poner en peligro la seguridad de los pasajeros (delitos de conducción, crimen violento u hostigamiento sexual). Valga señalar que, si bien no se ha impuesto en Londres un control sobre el número de taxis, los exámenes sobre el conocimiento de la zona son tan estrictos que actúan a manera de impedimento de entrada.*

*Como resultado de la Ley de Transportes de 1985, se produjo una desreglamentación parcial, que facilitó el ingreso en la industria de los taxis, al eliminar la discreción absoluta de las autoridades municipales al conceder las licencias. Además, la Ley permite a los consejos de distrito la introducción de taxis compartidos, cuando el 10% de los titulares de licencia del distrito así lo solicitan por escrito. La Ley introdujo también la posibilidad de explotar los taxis a manera de vehículos de servicio público, sin cesar en su función como taxis.*

*Esto no obstante, no se eliminaron las restricciones de ingreso en todas las autoridades municipales y, en 1991, el 54% de las mismas seguían imponiendo restricciones numéricas. Además, y a pesar de la tendencia hacia la liberalización del ingreso en el sector, va en aumento el número de consejos que tienden a utilizar la reglamentación de las tarifas.*

## **SUECIA**

*Inmediatamente antes de la desreglamentación, Suecia contaba con unos 12.000 taxis en todo el país que,*

*En su mayoría, eran pequeñas compañías con uno o dos permisos. Se introdujo legislación por la que se forzaba a dichas compañías a pertenecer a un centro radiotelefónica de reservas, que hacía de servicio mediador y negociaba con las autoridades la adquisición de servicios para requisitos públicos. La industria sueca de los taxis había estado sujeta a diversas reglamentaciones sobre el ingreso, tarifas y servicios, hasta que se produjo su desreglamentación en 1991 (otros modos de transporte habían sido sometidos a una intensa desreglamentación en 1963). El número de taxis en cada parada se hallaba limitado a la cantidad requerida para satisfacer la demanda esperada en la zona para la que tenían licencia, quedando su servicio restringido a dicha zona. La decisión sobre tarifas se realizaba a nivel del gobierno central (Ministerio de Transportes antes de 1980 y Consejo Asesor sobre el Transporte Nacional, a continuación) y era uniforme para todo el país. Además, la ley limitaba el número de centros de reservas a uno en cada zona de explotación y tanto las compañías como los conductores debían obtener una licencia de conductor de taxis.*

*Sin embargo, la Ley sobre Política de Transportes de 1990 -que promovió una desreglamentación aún mayor en el transporte público- hizo que la desreglamentación se extendiera también a los taxis. Dicha desreglamentación se llevó a cabo en cinco etapas:*

*-Eliminación de las barreras para el ingreso, lo cual permitió que las compañías explotadoras contaran con el número de taxis por ellas deseado.*

*-Eliminación del control sobre las tarifas, de forma que las compañías pudieran fijar sus propias tarifas.*

*-Abandono del requisito de que todos los taxis debieran pertenecer a un centro radiotelefónico de reservas, habiéndose establecido centro de propiedad pública que competían con los centros de propiedad privada en existencia.*

*-Eliminación de las zonas de explotación geográficamente restringidas.*

*-Eliminación de la reglamentación estricta sobre horarios de trabajo.*

*Además del sistema de concesión de licencias en vigor, se volvieron a introducir ciertas normas encaminadas a asegurar la calidad del servicio. Se exigió, por ejemplo, que tanto los conductores como las compañías explotadores se sometieran a evaluación para establecer si eran personas aptas, mediante investigación de sus antecedentes penales y, desde 1994, el conocimiento de la zona de operación se ha transformado en un requisito para poder ser taxista.*

## **NUEVA ZELANDA**

*Al igual que Suecia, Nueva Zelanda es un país típico en el que la desreglamentación de la industria de los taxis se produjo simultáneamente en el entero país, contra lo ocurrido en los EEUU y en el Reino Unido, en donde la desreglamentación de los taxis se fue introduciendo a un nivel más local. Con anterioridad a la desreglamentación de 1989, el Gobierno central (Ministerio de Transportes) imponía una reglamentación estricta sobre la industria de los taxis por cuanto al ingreso en el sector, tarifas y calidad del servicio.*

*En 1989, el número de licencias de taxis se redujo de 3.2465 a 2.762 (454 vehículos se hallaban en manos de 9 compañías de la zona metropolitana de Wellington). Ello se debió a que raramente se extendían nuevas licencias, como resultado de la existencia de un estricto requisito de asistir a una*

*audiencia pública, en la que las autoridades evaluaban la necesidad de extender nuevas licencias. En diciembre de 1987, había 78 niveles distintos de tarifas. La fijación del nivel de las tarifas corría a cargo del Secretario de Transportes, sobre la base de los costes más los gastos de explotación, gastos permanentes, salarios y un 10% de beneficios, con un sistema nacional de indización. También se impusieron controles de la calidad sobre los vehículos, competencia del conductor y rendimiento de las compañías explotadoras.*

*La desreglamentación se introdujo mediante la Ley sobre concesión de licencias para servicios de transportes de 1989, en la que los taxis y limusinas se definen como pequeños vehículos para el servicio de pasajeros, se elimina cualquier restricción sobre el número de licencias para el servicio de pasajeros y se permite que las compañías explotadoras fijen sus propias tarifas. Sin embargo, permanecieron en vigor y aun se incrementaron los controles sobre la calidad. Se requiere, por ejemplo, de una nueva compañía que publique un anuncio en un periódico aprobado y que se someta a evaluación para establecer si el solicitante es persona apta para la realización del servicio, comprobándose si posee antecedentes penales y si ha cometido delitos de transporte. La obtención de licencias por parte de los conductores de los llamados “pequeños vehículos de pasajeros” se halla asimismo sujeta a verificación de los antecedentes penales y de conducción, exigiéndoseles también que cuenten con un certificado de primeros auxilios. Además, tanto las compañías de taxis como los conductores están sujetos a un sistema de puntos por el que el titular de la licencia quedará descalificado por un período de cinco años, si acumula un total de 200 puntos o más en el espacio de dos años.*

## **JAPON**

*En Japón, la industria de los taxis cuenta con dos tipos de licencia, a saber, taxis de compañías y taxis privados. En 1995, el número de taxis a nivel nacional ascendía a 255.984 (49.955 en Tokio) de los 209.607 (31.403 en Tokio) eran taxis explotados por 7.030 compañías (231 de ellas en Tokio).*

*El marco de la reglamentación de los taxis estaba basado en la Ley del Sector del Transporte en automóvil de 1930, habiéndose controlado el número de licencias desde 1955 mediante el mantenimiento de cierto equilibrio entre la oferta y la demanda. También se ha mantenido bajo control el sistema de tarifas, de*

*Conformidad con el principio de que deberían aplicarse por igual a todos los pasajeros, sin provocar una competición injusta entre las compañías explotadoras. Existen 77 bloques distintos de tarifas a nivel nacional, hallándose en manos de las autoridades municipales la fijación del nivel y estructura de las tarifas, teniendo en cuenta los gastos de explotación y los beneficios. Las compañías, conductores y vehículos se hallan sujetos a normas de calidad tales como una distancia máxima de conducción de 365 km al día en Tokio, horarios de trabajo y periodos de descanso para los conductores, etc. Además, en 1971, se estableció el centro de modernización de taxis de Tokio, que ha impuesto la autoaplicabilidad de las normas de calidad, junto con la inspección, educación y registro de conductores de taxis.*

*El Gobierno ha venido fomentando la relajación de la reglamentación de los taxis, a la luz de las reformas administrativas introducidas a comienzos de la década actual. El sistema de tarifas se diversificó en muchos sectores, permitiendo la introducción de distintos niveles y estructuras solicitados por compañías individuales e introduciendo en 1997 un sistema de tarifas zonales, por el que las compañías pueden ajustar arbitrariamente los niveles de las tarifas dentro del 10% de la tarifa máxima establecida por la autoridad. Por otra parte, desde 1993, el sistema de control de licencias - que mantiene el equilibrio entre la oferta y la demanda - ha ido relajándose, haciendo posible el aumento o reducción en el número de vehículos en un 5% del total de los vehículos propiedad de cada compañía. Al mismo tiempo, en 1994-1996, se produjo una reducción en el número de zonas de explotación, que pasó de 2.317 a 1.911, gracias a la fusión de zonas adyacentes. En 1997, el Gobierno decidió intensificar la desreglamentación, relajando la normativa en existencia, política que sigue en marcha, a pesar de la intensa oposición de los sindicatos. Los pasos adoptados han sido:*



*-Relajar el control sobre el mantenimiento del equilibrio entre oferta y demanda, con el propósito de abolirlo en algunos años.*

*-Permitir la fijación de niveles de tarifas por debajo de la gama (10% del límite superior) y eliminar en el futuro el límite superior de las tarifas.*

*-Reducir el número de zonas de explotación en el 50% en tres años, de forma que su número sea inferior a 1.000 en toda la nación.*

*-Reducir el tamaño mínimo de las flotas en las licencias de las compañías explotadoras a menos de 10 vehículos a partir de 1997.*

## **COREA DEL SUR**

*La estructura de la industria de los taxis en Corea del Sur es similar a la de Japón, estando constituida por taxis de compañías y por taxis privados. En 1997, el número total de vehículos a nivel nacional era de*

*215.787 (68.518 en Seúl) de los que 87.403 (22.050 en Seúl) eran taxis explotados por un total de 1.814*

*Compañías (260 de ellas en Seúl).*

*Desde 1961, había venido aplicándose un sistema estrictamente regulado de concesión de licencias para el ingreso en el sector. Dichas licencias carecen de límite temporal, permaneciendo en vigor, a no ser que sean revocadas o temporalmente suspendidas, en casos de violación flagrante. También pueden ser heredadas por el cónyuge o descendiente del propietario*

*original. El Gobierno ha venido regulando las tarifas, mediante el establecimiento de su nivel y estructura de manera uniforme en todo el país.*

*La normativa más importante sobre la calidad del servicio puede que sea la prohibición del cualquier tipo de alquiler, exigiéndose que la licencia sea directamente utilizada por el titular de la licencia. Esto no obstante, no se ha eliminado todavía por entero el sistema de alquiler, que ha sido el tema más polémico, junto con el bien conocido sistema salarial basado en comisión. Además, se han introducido normas importantes sobre la calidad del servicio, tales como límites en la edad del vehículo utilizado y la imposición obligatoria de días no operacionales para los vehículos.*

*Sin embargo, desde 1993, gran parte de la normativa aplicable a la industria de los taxis se ha visto relajada y a desreglamentada, existiendo otras normas que se encuentran en vías de desreglamentación. En 1993, se procedió a la desreglamentación parcial de los requisitos para la obtención de licencias, mediante la eliminación del capital mínimo requerido y la relajación del tamaño mínimo de las flotas. Al año siguiente, la fijación de tarifas pasó del gobierno central a las autoridades municipales. Además, y en nombre de la reforma reglamentaria, se trató de introducir una serie de normas de desreglamentación o relajación de las normas de calidad, entre las que se contaban la limitación de la edad de los vehículos utilizados y la norma sobre días no operacionales de los vehículos, política que provocó intensa oposición por parte de los sindicatos. En 1993, el Gobierno relajó también las condiciones que restringían la concesión de licencias a taxis privados, lo cual parece haber incrementado la tendencia ya generalizada del alquiler de los taxis de compañías.*

### **AUSTRALIA (ADELAIDA)**

*En Australia, la industria de los taxis funciona de manera independiente en cada estado y, por consiguiente, las características de la reglamentación difieren de un estado a otro. Además, cada estado puede reglamentar y/o desreglamentar el sector, mientras que, a nivel nacional, el Gobierno central*

*está impulsando una vasta gama de medidas de desreglamentación, de conformidad con la reforma nacional de la competencia. En el estado de Australia Meridional, el Gobierno estatal había venido reglamentando la industria de los taxis desde 1956, con lo que no se extendieron nuevas licencias hasta comienzos de la década actual. Sin embargo, en 1991,comenzaron a extenderse licencias adicionales y se abolió la limitación numérica de los automóviles de alquiler, decisión que fue seguida por una nueva reforma*

*Reglamentaria en 1994, basada en la Ley del transporte de pasajeros.*

*Adelaida -capital estatal de Australia Meridional- permitió el alquiler, que habían estado prohibido desde 1955,mediante la introducción de un principio de concesión de licencias por el que las licencias se concederían únicamente a una persona o compañía cuya principal ocupación fuera la explotación de taxis. Esta política fue puesta en práctica, paso a paso, durante la década de 1980, de la manera siguiente:*

*-Los explotadores de taxis y cónyuges enfermos o incapacitados para explotar su negocio personalmente, podían alquilar la licencia si habían estado en posesión de la misma por un mínimo de 15 años y cuando el propietario hubiera alcanzado la edad de 60 años después de 1985.*

*-Se eliminó la restricción general sobre la edad,requiriéndose solamente diez años de servicio continuo a partir de 1987.*

*-A partir de 1989, el período de servicio continuo quedó reducido a cinco años.*

*-Todas las restricciones de alquiler desaparecieron como parte de un conjunto de medidas de desreglamentación de 1991. Al mismo tiempo, se*

*abandonó el requisito de que los propietarios de taxis debían tener como su ocupación exclusiva o principal la industria de los taxis.*

*En 1997, el número total de taxis en la totalidad del país ascendía a 11.146, de los que 1.011 pertenecían a Australia Meridional y 4.293 a New South Wales.*

### **IRLANDA (DUBLIN)**

*Hasta 1992, el número de taxis de Dublín había quedado congelado a 1.835, como resultado de los controles de ingreso introducidos en 1978. El aumento experimentado en 1992 fue de 139 solamente, mientras que el número de vehículos privados de alquiler aumentó rápidamente de unos 800 a 3.000 entre 1992 y 1997. Valga señalar que, si bien existen algunos operadores con licencias múltiples, la mayoría cuentan con una sola licencia, que debe renovarse cada tres años y es transferible. Existen asimismo controles sobre las tarifas, especificándose la tarifa por distancia viajada, tarifa por minuto de espera y otros cargos fijos por equipaje y por horas insociales. Se aplican en la industria normas de calidad tanto a los vehículos como a los conductores. Los conductores, por ejemplo, deben hallarse en posesión de una licencia de vehículo de servicio público y deben estar disponibles para trabajar 40 horas por semana, sin estar empeñados en ninguna otra ocupación que pueda impedir su eficiencia.*

*En 1995, el Gobierno central (Departamento del Medio Ambiente) transfirió a las autoridades municipales algunos de los poderes relativos a la reglamentación de la industria de los taxis, tales como el*

*Establecimiento de zonas de taxímetro, concesión de licencias a taxis y vehículos de servicio público, la determinación del número de licencias, la estructura de las tarifas de los taxis y otros. Sin embargo, el sistema general de reglamentación de los taxis en Dublín se encuentra altamente fragmentado, debido a que tanto el ingreso en la industria como las tarifas*

*se encuentran reglamentados por cuatro autoridades distintas, mientras que las normas de calidad caen bajo la responsabilidad de la Oficina de Transportes.*

*A comienzos de 1998, el Ayuntamiento de Dublin decidió extender 200 nuevas licencias de taxis con accesibilidad para carritos de ruedas y aumentar las tarifas. Estas nuevas licencias se están extendiendo a un precio muy inferior al de su coste comercial actual en el mercado.*

### **PAISES BAJOS (HOLANDA)**

*La industria de los taxis se hallaba estrictamente reglamentada por una autoridad que establecía el número de compañías, la envergadura de la flota de vehículos y el número de conductores requerido para la operación de taxis en cada zona. Las autoridades municipales extendían nuevas licencias, aplicándose criterios diversos de una región a otra, mientras que la fijación de las tarifas corría a cargo del Gobierno. A comienzos de 1997, el Gobierno decidió llevar a cabo la desreglamentación gradual de la industria de los taxis, de acuerdo con lo siguiente: en 1998 se introdujo un sistema nacional de concesión de licencias a compañías, licencias a conductores de taxis y certificados de inspección de vehículos sistema que experimentará una nueva relajación a partir del año 2000, a fin de coordinar la oferta y la demanda. Desde el año 2000, tendrá aplicación una tarifa nacional máxima y se permitirá que las compañías determinen sus propias tarifas. En dicho año, se procederá también a la unificación de las zonas actuales de explotación en el entero país y se abolirá el sistema actual de tarifas y licencias, aunque permaneciendo en vigor las normas relativas a la calidad.*

## **2 Situación después de la desreglamentación**

### **RESULTADOS DE LOS PAISES DESREGLAMENTADOS**

*La desreglamentación de la industria de los taxis ha producido resultados muy diversos, como resultado de las diferencias en las medidas introducidas en los diversos países. Sin embargo, en general, el número de licencias ha aumentado significativamente en los países en donde se han relajado o eliminado las normas relativas al ingreso en el sector y, en muchos casos, se ha observado un deterioro en la calidad del servicio prestado. La estructura de la industria es hoy día más fragmentada, debido fundamentalmente al enorme incremento en el número de taxistas individuales y de pequeñas compañías. Al mismo tiempo, las condiciones, horas de trabajo e ingresos de los conductores e han empeorado, sin que existan indicios de que se ha conseguido mejorar la productividad y la rentabilidad.*

*Los cambios en el nivel de las tarifas no fueron uniformes, habiendo aumentado en algunos países y caído*

*En otros. Y aunque se observó la introducción de nuevos servicios en algunos casos, la innovación dentro de la industria ha sido inferior a lo esperado. En las tablas que aparecen en las páginas 22, 23, 24, 25 y 26, se encontrarán datos más minuciosos sobre la desreglamentación en diversos países.*

## **3 Efectos de la desreglamentación**

### **NUMERO DE TAXIS**

*Tal como cabía esperar, la eliminación de las restricciones de ingreso en la industria resultó en un aumento significativo en el número de taxis, lo cual llevó a una mejora en la disponibilidad del servicio. Entre 1989 y 1991, el*

*número de taxis en Suecia pasó de 12.000 a más de 16.000. en Nueva Zelanda, el número de taxis aumentó de 2.762 a 4.079 entre 1989 y 1994, habiéndose caso duplicado en ciudades importantes tales como Estocolmo y Wellington. Sin embargo, el índice de aumento varió de una ciudad a otra, aun dentro del mismo país, tal como podrá apreciarse en los casos de tres ciudades de los Estados Unidos, debido a diferencias en el nivel anterior de la oferta y en los requisitos para la obtención de licencias.*

*Por otra parte, el número de taxis experimentó un ligero aumento solamente en aquellos países en donde la reglamentación del ingreso permaneció en pie o solamente se relajó parcialmente, tal como en Inglaterra, Japón e Irlanda (Dublín) y Australia (Adelaida). Por el contrario, el número de automóviles privados de alquiler experimentó un aumento más rápido en algunos países, por ejemplo, pasó de 50 a más de 900 en Adelaida (1991-1997), de 800 a más de 3000 en Dublín (1992-1997) y aumentó en más de 12.000 en Corea del Sur entre 1993 y 1994.*

## **NIVEL DE LAS TARIFAS**

*No se produjo un cambio uniforme en las tarifas en todos los países desreglamentados y, en muchos casos, su estructura se diversificó. En los EEUU la tarifa media experimentó un aumento medio del 12% en las ciudades desreglamentadas, en comparación con las ciudades reglamentadas. En Nueva Zelanda, si bien las tarifas aumentaron ligeramente en ciudades pequeñas, experimentaron un descenso en las grandes ciudades, en términos del precio real. En Suecia, se observó un aumento en las tarifas cargadas en la mayor parte de las grandes ciudades en el período inmediatamente posterior a la desreglamentación, para experimentar una reducción significativa en años posteriores. Estas diferencias pueden explicarse de la manera siguiente: Las tarifas pueden aumentar debido a la existencia de una demanda relativamente inelástica de servicios de taxis, cárteles e indemnización por reducción en los ingresos o restricción anterior. Sin embargo, es posible que las tarifas se reduzcan por factores tales como ajustes de beneficios monopolísticos anteriores, eliminación del valor de la licencia y competencia implacable.*

## **CALIDAD DEL SERVICIO**

*No resulta fácil afirmar si la calidad del servicio se mejoró o empeoró, puesto que los resultados varían de acuerdo con los criterios utilizados. En aquellos lugares en donde el número de taxis aumentó significativamente y la mayoría de ellos pertenecía a centros radiotelefónicos de reservas, se experimentó una reducción en los tiempos de espera. Tal fue el caso en Nueva Zelanda y en Australia (y aun quizá también en Suecia). Se introdujeron nuevos tipos de servicios de taxi en países tales como Suecia, Nueva Zelanda y Japón. Por otra parte, la calidad de los conductores experimentó un marcado empeoramiento en la mayor parte de los países en donde se eliminaron las restricciones de ingreso en la industria y, en particular, en aquéllos en los que se permitió o se generalizó el alquiler, tal como en New York, Adelaida y Corea del Sur.*

*En general, la calidad del servicio se halla relacionada con el nivel de la normativa sobre la calidad, esperándose que las normas de calidad sean inferiores en los mercados desreglamentados, en comparación con los mercados reglamentados, tal como puede apreciarse en el caso de Inglaterra. Además, la calidad del servicio puede verse asimismo afectada por la calidad de los conductores que sirven normalmente a los clientes. Se produjo también un deterioro en la calidad de los conductores en la mayor parte de los países desreglamentados, debido, fundamentalmente, al rápido incremento en el número de nuevos taxistas.*

## **CAMBIOS EN LA INDUSTRIA**

*El incremento en el número de taxis llevó a una intensa competición entre compañías y aun entre conductores, situación que resultó en una menor productividad y rentabilidad, tal como ha sido posible apreciar en Suecia, Nueva Zelanda y EEUU. En ciudades estadounidenses desreglamentadas tales como San Diego y Phoenix se produjo el ingreso y la desaparición constante de pequeñas compañías explotadoras de taxis,*



*mientras que, durante el período de 1991 a 1995, se produjo en Suecia la quiebra de más de 1000 compañías, entre las que se contaban todas las que explotaban más de 10 vehículos. Es posible que la reducción en la rentabilidad afectara la calidad del servicio, el nivel de las tarifas y las condiciones de trabajo de los conductores. En la mayor parte de los países desreglamentados, tuvo lugar una reducción en el predominio de las grandes compañías de taxis, debido, fundamentalmente, al considerable aumento en el número de los operadores de un solo taxi o de conductores-propietarios privados. Esto quiere decir, naturalmente, que se produjo una mayor fragmentación de la industria. Por cuanto respecta a las innovaciones dentro del sector, en algunos países se introdujeron nuevos tipos de servicios de taxi, tales como vehículos para 6-8 pasajeros en Suecia, camionetas-taxi y taxis para ejecutivos en Nueva Zelanda y taxis azules en Japón. No se observó ninguna innovación apreciable en la industria de los taxis en los EEUU, Inglaterra o Australia.*

## **CONDICIONES DE TRABAJO**

*Tal como ya hemos mencionado, la reducción en la rentabilidad llevó a un considerable deterioro de las condiciones de trabajo de los conductores (salarios y horas de trabajo) en la mayor parte de los países desreglamentados, debido a que el incremento en la competición forzaba a los conductores a trabajar por más horas, para compensar por la reducción en los ingresos, tanto si se trataba de conductores autónomos como empleados. En Suecia, por ejemplo, el sistema salarial para los conductores empleados se convirtió en un sistema a comisión y las horas de trabajo de los conductores-propietarios se extendieron. En muchos casos, los ingresos de los conductores experimentaron un descenso.*

*El alquiler afectó gravemente las condiciones de trabajo de los conductores en aquellos lugares en los que se permitieron o relajaron las normas sobre alquiler, tal como ha podido apreciarse en ciudades como New York y Adelaida y en Corea del Sur. En Adelaida, por ejemplo -en donde el número de taxis alquilados pasó de 70 en 1989 a 527 (54% del número total de taxis) en 1998 los salarios de los conductores sufrieron una reducción del 13% en*

*términos reales desde 1987 a 1996. Bajo este bien conocido sistema, los conductores se ven forzados a obtener nuevos ingresos mediante la extensión de su horas de trabajo y aun a costa de violaciones tales como conducir sin el debido cuidado, negación de servicio, cargos excesivos y otras. Este deterioro de las condiciones de trabajo resulta en una reducción de la calidad del servicio*

## **RE-REGLAMENTACION**

*Como consecuencia de lo que podríamos llamar “efectos secundarios”, volvieron a introducirse ciertas normas, que habían sido anteriormente eliminadas, como parte del proceso de la desreglamentación. En Seattle, por ejemplo, la desreglamentación llevó a un aumento en el número de licencias, lo cual resultó en un considerable deterioro de la calidad del servicio (engaños con respecto a las tarifas, negativa a realizar carreras cortas, trato descortés de los pasajeros, luchas en las paradas y en el aeropuerto, etc. En San Diego y Phoenix, la desreglamentación produjo una competición excesiva entre las compañías y un trasiego constante de compañías que entraban y salían constantemente de la industria. En los Estados Unidos, la casi totalidad de las 22 compañías que habían desreglamentado el sector (a excepción de 4 solamente) han vuelto a reglamentar los taxis poco después, mediante la imposición de límites al ingreso en el sector y el establecimiento de tarifas máximas. En New York - ciudad en la que se produjo un empeoramiento de la calidad del servicio, como resultado de la generalización del sistema de alquiler-la autoridad reglamentaria (TLC) introdujo nuevas normas por las que se prohibía el alquiler de las licencias de medallón individuales a partir de 1990 y, desde 1998, se podría revocar o suspender las licencias, si el conductor era hallado culpable de un número excesivo de violaciones.*

*En Suecia, la calidad del servicio se empeoró considerablemente, el número de quejas de los pasajeros fue en aumento y se produjeron aun robos por parte de los conductores de taxis, situación que resultó en la reintroducción de 1994 de nuevas normas sobre los requisitos que los conductores debían satisfacer. En Nueva Zelanda, el ingreso en la industria de una*

*multiplicidad de nuevos conductores hizo que muchos de ellos estuvieran faltos de la preparación requerida. Debido a ello, se volvió a introducir la prueba de conocimiento de la zona, junto con algunos requisitos cualitativos adicionales, tales como el despliegue de tarjetas de identidad, que tal vez incrementaran los gastos reglamentarios.*

*En Adelaida, y como resultado de las observaciones realizadas durante el proceso de relajación de las normas sobre alquileres, se esperaba que se produjera un empeoramiento de la calidad del servicio, al ser menores los beneficios reportados por los conductores. Así pues, se introdujeron normas relativas a la calidad, tales como inspecciones en la vía pública por inspectores que pretendían ser clientes y uniformes obligatorios para los conductores. En Corea, se introdujo en 1997 un nuevo sistema de gestión de recibos, a fin de erradicar el sistema de alquiler y el sistema de salarios a comisión. Además, el Gobierno se halla estudiando la posibilidad de prohibir del comercio en licencias individuales de taxis recientemente concedidas.*

*La mayor parte de los países que eliminaron o relajaron las normativas sobre el ingreso en la industria o sobre tarifas (Reino Unido y Japón, entre otros) mantuvieron las normas sobre la calidad en la forma de requisitos relativos a vehículos, conductores y compañías explotadoras. En Nueva Zelanda -país en el que se eliminaron por completo las normas sobre ingreso en la industria y sobre tarifas- se fortaleció la normativa sobre la calidad.*

## **COMO HACER FRENTE A LA DESREGLAMENTACION EN LA INDUSTRIA DEL TAXI**

*Los resultados de las consecuencias de la desreglamentación en los distintos países parecen indicar que no han sido particularmente beneficiosas ni para el consumidor, ni para las compañías explotadoras y conductores. En muchos casos, la desreglamentación ha llevado a un incremento en las tarifas y a una reducción en la calidad del servicio. Los ingresos de las compañías y conductores han disminuido y no se han producido innovaciones de importancia en la industria, cuya estructura experimentó*

*una mayor fragmentación, como consecuencia del mayor número de operadores individuales y del alquiler de los taxis.*

*Consiguientemente, el ingreso en el sector debería estar de algún modo reglamentado, a fin de conseguir una mayor calidad y una mejora en la seguridad del servicio.*

*Esto no obstante, es probable que el sistema reglamentario actualmente en existencia deba transformarse, en aquellos aspectos en que produce graves inconvenientes para los clientes, debido a la menor disponibilidad del servicio, calidad inferior o tarifas más altas. Se trata de una reforma reglamentaria o de una relajación de la reglamentación, más bien que de una desreglamentación, pudiendo sugerirse aquí ciertas medidas de carácter general:*

*-Relajación del sistema de concesión de licencias, que fija el número de los taxis, cuando la oferta es considerablemente inferior a la demanda;*

*-Flexibilización del sistema de tarifas, mediante la fijación de límites máximo y mínimo por parte de un organismo público;*

*-Introducción de un sistema de abandono del mercado, mediante el sistema de revocación de licencias o un sistema de renovación periódica de las mismas, con la vista puesta en una mayor calidad.*

*-Prohibición estricta del comercio en licencias y del sistema de alquiler, tras compensación por pérdida del valor de la licencia.*

*El aspecto más importante en todo esto es considerar las condiciones inherentes de la industria de los taxis en la ciudad o país en cuestión, siendo ésta la razón por la que es posible que las medidas de las reformas*

*reglamentarias puedan variar de un país a otro. Valga señalar, sin embargo, que la normativa sobre la calidad ha permanecido inalterada o se ha fortalecido en aquellos países en los que se han eliminado o relajado las normas sobre el ingreso en el sector o sobre las tarifas. Además, la industria de los taxis volvió a reglamentarse en algunos países, poco después de su desreglamentación, como resultado de sus “efectos secundarios”. Cuanto antecede viene a ilustrar que la desreglamentación de los taxis debería realizarse con gran cuidado, teniendo en cuenta las amplias y variadas consecuencias de dicho proceso.*