



# EL FUTURO DEL TAXI EN ESPAÑA

Taxi Project 2.0

Enero 2020

CAMINANDO HACIA EL FUTURO

## Index

<i>Introducción</i>	2
<i>Algunos aspectos legales del Taxi</i>	4
<i>El carácter de interés público del taxi</i>	5
<i>Los derechos de los usuarios</i>	7
<i>Discusión sobre la liberalización del Taxi</i>	9
<i>El equilibrio económico del sector del Taxi</i>	11
<i>La razón de ser de la ratio entre el Taxi y las VTC</i>	12
<i>El compromiso ambiental del Taxi</i>	14
<i>El punto clave para al futuro del Taxi: una plataforma pública digital del Taxi</i>	17
<i>Conclusión</i>	19

CAMINANDO HACIA EL FUTURO

## Introducción

La sociedad española se encuentra en un momento de cambio a muchos niveles. Las consecuencias de la crisis financiera del 2008 y de la crisis de la deuda en la zona euro han deteriorado las condiciones económicas de la mayoría, y puesto en duda viejos consensos generales basados en acuerdos históricos entre las patronales y los trabajadores, que fundamentaban el estado social. Estos consensos han dejado de apuntalar nuestras sociedades y han sido sustituidos por dinámicas en las que las grandes empresas ponen presión sobre los trabajadores, aprovechándose de los altos niveles de paro y precariedad que se han normalizado en el período post-crisis. Este proceso está siendo facilitado por la aparición de innovaciones tecnológicas que contienen una ambivalencia que nos genera cierto desconcierto: por un lado nos aporta ventajas como consumidores, aumentando la capacidad comunicativa, lo que nos permite encontrar lo que queremos de forma más rápida y a menudo a mejor precio; por el otro nos supone perjuicios como trabajadores, ya que esta tecnología a menudo es utilizada por las grandes empresas como herramienta para la liberalización, la elusión impositiva y la rebaja de las condiciones laborales en general. El Taxi en España es un sector que se ha enfrentado y sigue enfrentándose con las amenazas de esta transición hacia una nueva época. Y lo hace sin resignarse a formar parte del pasado, sino con el convencimiento de que formará parte del futuro y que será capaz de conservar lo mejor de la sociedad fundamentada en la conciencia de que son necesarias normas para que los intereses económicos individuales y el poder de grandes empresas no pongan en peligro equilibrios delicados como los que surgen de los esfuerzos de garantizar la movilidad, la seguridad de los peatones y su derecho a disfrutar de el espacio público en las ciudades, así como los derechos laborales que fundamentan la paz social en nuestra Sociedad, y que recordemos, se han conseguido a través de muchos años de luchas y reivindicaciones. También lo hace sin arrugarse ante los retos que surgen de los cambios tecnológicos y la crisis medioambiental, apostando por ofrecer un mejor servicio que incorpore las nuevas tecnologías digitales y reduzca los impactos negativos para el medio ambiente.

Este breve texto de Taxi Project 2.0 pretende abrir una discusión sobre aspectos legales, sociales y económicos que afectan al futuro del Taxi en España, y presentar algunos principios que, desde Taxi Project 2.0, creemos que pueden ser los pilares para garantizar el éxito del Taxi en la nueva época que comienza.

## Algunos aspectos legales del Taxi

El taxi en España funciona bajo un régimen de autorización administrativa o licencia. Los entes locales determinan el número de licencias de taxi o cupo atendiendo a la necesidad y la conveniencia del servicio al público, y la caracterización de la oferta y la demanda en su ámbito territorial, con el fin de garantizar la movilidad, la sostenibilidad económica del sector, la calidad del aire y el derecho de los peatones a disfrutar de forma segura del espacio público.

Las competencias relativas al taxi están cedidas a las CCAA y a los municipios, siendo estas competencias y otras relativas al transporte de viajeros y de mercancías, reconocidas en algunos casos por los estatutos de autonomía u otras leyes autonómicas. Esta cesión de competencias se fundamenta en el hecho de que el transporte se regula de manera más eficaz desde las administraciones más cercanas al servicio, como las municipales y de ámbito autonómico. Por otro lado, existen en algunas CCAA, como en Aragón, Cataluña o Valencia, leyes específicas del taxi.

### CAMINANDO HACIA EL FUTURO

La intervención administrativa del servicio del taxi regula el número de licencias, y por tanto el número de vehículos que pueden realizar el servicio, la calidad y seguridad del servicio, así como su precio. Los entes locales también pueden regular las condiciones de estacionamiento, de los turnos en las paradas y de la circulación de los vehículos por las vías públicas; la normativa relativa a la explotación de las licencias de Taxi en cuanto a los turnos, los días de descanso y las vacaciones; las condiciones exigibles a los vehículos, y la identificación de estos mediante unos distintivos o colores determinados; las normas básicas relativas a la indumentaria y al equipamiento de los conductores; las condiciones específicas relativas a la publicidad exterior e interior del

vehículo, en el marco de la normativa reguladora de estas actividades; cualquier cuestión relacionada con el ejercicio de la actividad, siempre de manera conforme con las condiciones establecidas por las leyes. Los entes locales también tienen competencias para fomentar el establecimiento, el equipamiento y el acondicionamiento de las paradas del servicio de taxi, con el fin de optimizar los recursos disponibles, y de elaborar planos de paradas de taxi y actualizarlos periódicamente, con el informe previo de las asociaciones representativas del sector del taxi.

Más allá de las leyes relativas al taxi, en los últimos años el cambio legislativo que más ha afectado al sector del taxi ha sido la aprobación de la Directiva 2006/123 / CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior, que se llama directiva Bolkenstein informalmente. Esta directiva, aunque explícitamente deja fuera del proceso liberalizador el sector del taxi, ha tenido efectos sobre éste. En su transposición a la legislación española a través de 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 ejercicio., también llamada Ómnibus, el artículo 21 de la Ley modificó la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en relación con las agencias de viajes y el alquiler de vehículos con y sin conductor. Aunque esto en principio no debería afectar al sector del taxi, ya que la regulación de este sector no es competencia estatal sino municipal y autonómica, la realidad es que sí lo hizo, dado que la referencia de la ley al alquiler de vehículos con conductor ha perjudicado al taxi, al permitir que este sector le haga la competencia con menos regulaciones.

## El carácter de interés público del taxi

Las leyes del taxi definen este servicio como un transporte de viajeros a cambio del pago de un precio, que se lleva a cabo en terreno urbano y / o interurbano. Estas leyes establecen los principios de la actividad, entre los que está la intervención

administrativa para garantizar el interés público. Aunque últimamente se nos presente el transporte de pasajeros como un mercado, que funciona mejor cuando más liberalizado se encuentra, este relato no se corresponde con las características específicas de esta actividad. El transporte de pasajeros, y dentro de éste, el sector del taxi, no es un mercado cualquiera, sino un actividad económica que ofrece movilidad, que es un bien común esencial para el funcionamiento de nuestra sociedad, en especial de las ciudades, y que para hacer esto requiere del uso de un bien público de capacidad limitada que tiende a la congestión, como son las carreteras y las vías públicas. Además, esta actividad tiene un importante impacto ambiental, sobre la convivencia y sobre la ocupación del espacio en la ciudad.

Como bien explica el informe de la Agencia Catalana de la Competencia (ACCO) 'Estudio sobre el sector del Transporte de Viajeros en Vehículos de hasta nueve plazas: el Taxi y los Vehículos de Alquiler con Conductor', de junio de 2018, el Consejo de Estado, en su Dictamen nº 1272/2005, relativo al Proyecto de Decreto por el cual se aprobó el Reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo de la Comunidad de Madrid, consideró al taxi un 'servicio dirigido al público' y 'de marcado interés general', que requiere una autorización administrativa de funcionamiento. Asimismo, el Tribunal Supremo, en la Sentencia de 4 de junio de 2018, recurso número 438/2017, fundamento séptimo estableció que "[e]l sector del taxi (...), si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (...) al objeto de garantizar su calidad y seguridad".

A pesar de que la ACCO se aferra al estricto 'sentido técnico jurídico' para establecer un punto de apoyo sobre el que argumentar que el taxi debe desregularse, queda claro que el sentido del dictamen y de la sentencia no ponen en duda el carácter de interés general del servicio, ni la necesidad de someterlo a una intensa reglamentación al objeto de garantizar su calidad y seguridad (sic).

Al analizar las características del sector queda claro que a pesar de que el taxi no es un servicio público en el sentido técnico jurídico, sería normal que lo fuera, dado su

marcado interés general. De hecho, el servicio de taxi es una actividad privada porque el estado no ha asumido su titularidad, pero el ordenamiento admite este interés general, y es calificado doctrinal y jurisprudencialmente unas veces de 'servicio público virtual o impropio' y otras veces de 'servicio privado de interés público' o de 'servicio de interés público', que las equipara en parte a las concesiones, pero que no las sujeta al régimen de estas.

Es por esta razón que habrá que incluir la posibilidad de la asunción de la titularidad directa de licencias de taxi por parte de la administración pública, posibilidad de que en la actualidad no queda incluida en las legislaciones relativas al taxi, sobre la titularidad de las licencias.

## Los derechos de los usuarios

Las leyes relativas al taxi mencionan el principio de universalidad, la accesibilidad y la continuidad del servicio y respeto a los derechos de los usuarios. Por tanto, el transporte de pasajeros, como parte de los sistemas de movilidad, es una actividad que para ser garantizada en unas condiciones razonables debe contar con la regulación e intervención de la administración pública.

Las leyes del taxi establecen que se debe garantizar a los usuarios el acceso al servicio en condiciones de igualdad, no discriminación, calidad y seguridad, que sólo pueden garantizarse a través de la reglamentación de la actividad. Es por ello que se establece que los taxistas pueden negarse a prestar un servicio solo en caso de que el servicio sea solicitado para fines ilícitos o que concurran circunstancias de riesgo para la seguridad o la integridad física de los usuarios, del conductor o conductora o de otras personas, o de riesgo de daños en el vehículo. Para ser coherentes con los principios de accesibilidad y universalidad habrá que evitar que los actuales intentos de liberalización del sector los pongan en peligro.

Para mejorar la prestación del servicio se debería especificar que los usuarios deben poder conocer el número de licencia y las tarifas aplicables a los servicios, documentos que deben ser colocados en un lugar visible del vehículo. Para que la tarifa sea comprensible y transparente el sistema de precios deberá ser lineal, con unos precios previsibles según las variables de levantada de bandera, distancia y tiempo. Deberá prohibirse cualquier mecanismo de establecimiento de precios que no sea transparente y que dependa de variables que no puedan ser comprendidas por parte del consumidor y del regulador. Como elemento de transparencia añadido, se podrá obtener un recibo o una factura en la que conste el precio, el origen y el destino del servicio y los datos de la licencia correspondiente, y que acredite que se ha satisfecho la tarifa del servicio, el IVA y los diferentes servicios ofrecidos por separado, de haberse producido en parte del transporte.

Además, los entes públicos con competencias en el ámbito territorial del taxi deberían facilitar que se pongan en marcha sistemas que permitan a los usuarios elegir el recorrido que consideren más adecuado para la prestación del servicio. El desarrollo de medios técnicos digitales para informar y coordinar el transporte desde el sector público podría servir a este propósito. Si los usuarios no optan por ningún recorrido concreto, el servicio siempre se deberá llevar a cabo siguiendo el itinerario previsiblemente más corto, teniendo en cuenta tanto la distancia a recorrer como el tiempo estimado de duración del servicio así como las recomendaciones de la operador digitalizado, que deben poder visualizar conductor y usuario.

## CAMINANDO HACIA EL FUTURO

También se deberían ofrecer garantías de que el servicio se hace con vehículos que tengan las condiciones adecuadas, en el interior y en el exterior, en cuanto a la higiene y el estado de conservación, habiéndose de acreditar una limpieza semanal superficial y una higienización total cada seis meses. Habrá facilitar el pago que se podrá llevar a cabo en efectivo, pero que deberá poder procesarse también a través de plataformas digitales o tarjetas de crédito. Los entes competentes deberían facilitar un sistema público para tal función, que preferiblemente deberían estar integradas en el mismo sistema digitalizado de operación del transporte.



El usuario debería poder elegir el vehículo con el que se desea recibir el servicio, salvo que, por motivos de organización o de fluidez del servicio, haya un sistema de turnos relacionado con la espera previa de los vehículos. En todos los casos, el derecho de elegir debe justificarse por circunstancias objetivas, como la accesibilidad, el aire acondicionado en el vehículo, el estado de conservación y la limpieza correctos de éste o el sistema de pago del servicio . Las administraciones competentes en la materia deben garantizar el acceso de todos los usuarios a los servicios de taxi, a cuyo fin deben promover la incorporación de vehículos adaptados para el uso de personas con movilidad reducida, de acuerdo con la normativa vigente en esta materia.

En cuanto a la obligación de llevar taxímetro, es necesario que este camine hacia la digitalización. El actual taxímetro debe ir acompañado de la disponibilidad de los datos del servicio y de la tarifa, que deben ser visibles para el usuario también a través de sus dispositivos electrónicos, haciendo que la tarifa sea visible y quede más claro cómo se forma el precio. De hecho, el cliente debe poder hacer el cálculo, él mismo o ser fácilmente comprensible en el taxímetro o sus medios digitales.

Para mejorar el servicio debería también incorporar en las futuras legislaciones sobre el taxi que las administraciones competentes en la materia han de poner en funcionamiento los elementos necesarios para garantizar la formación continuada de los profesionales del sector del taxi, especialmente en los aspectos vinculados a la seguridad vial, los impactos y responsabilidades de su profesión, la atención a los usuarios, el conocimiento de otras lenguas, los primeros auxilios, el uso de la tecnología digital, la normativa vial, etc.

## Discusión sobre la liberalización del Taxi

Aunque los favorables a la liberalización quieren interpretar la regulación y la limitación del número de licencias como un privilegio impropio de un sector privado, toda la jurisprudencia deja bien claro que, a pesar de no ser un servicio público formalmente, el taxi tiene características que requieren de una intensa reglamentación

para garantizar su calidad y seguridad. El hecho de que sea intensamente reglamentado es la consecuencia de la naturaleza de la actividad, que se incardina dentro de los sistemas complejos urbano e interurbano en los que se deben garantizar ciertos derechos y servicios de manera pública, como por ejemplo la movilidad, la seguridad del transporte motorizado y de los peatones, el uso no abusivo del espacio público, la calidad del aire, la limitación de la contaminación sonora, así como la viabilidad del mismo sector, dado que hay suficiente evidencia de que el mercado no puede ocuparse de estos elementos de manera eficiente. Por lo tanto la necesidad de reglamentación e intervención es necesaria para que el sector encaje en un sistema más amplio de garantía de derechos y acceso a bienes para la ciudadanía. Como se mencionaba, si la titularidad del taxi no es pública formalmente es porque el legislador no ha querido, no por ninguna característica intrínseca que haga intuir un mejor funcionamiento con una hipotética liberalización.

Cuestionar la necesidad de regulación pública del sector partiendo del argumento de que la titularidad es privada<sup>1</sup> es un razonamiento débil. El análisis sobre la necesidad de regulación de un mercado debe comenzar por el análisis del bien o servicio, y del mercado en el que opera. Solo así se puede llegar a establecer si es conveniente un mayor o menor grado de liberalización, pero nunca agarrándose sin matices y de forma sesgada a la naturaleza técnico jurídica de sector privado del taxi para sentar una premisa sobre la que argumentar que la reglamentación supone un privilegio y una posición de poder de mercado para el sector. De hecho, si lo que se intenta argumentar es que debe existir coherencia entre el carácter público o privado del taxi, y el nivel de reglamentación, y visto el amplio consenso sobre la necesidad de reglamentación de la actividad, llegaríamos a la conclusión contraria: que el taxi debería ser un servicio público y que esto debería ser reconocido en el ordenamiento jurídico.

---

<sup>1</sup> Ver el informe de la Agencia 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' de junio de 2018. En el apartado 3.1. en el que se discute el marco normativo del sector (página 10) se toman el dictamen del Consejo de Estado y la Sentencia del TS, mencionados anteriormente, como premisa para justificar que el sector está excesivamente regulado: "Sobre la base de la premisa de que el taxi no se configura como un servicio público se formulan todas las consideraciones posteriores sobre la justificación y la proporcionalidad de las restricciones impuestas por el legislador."

En todo caso, ante el afán liberalizador en el sector del transporte de viajeros, que ocurre a través de formas irregulares en toda España por la vía del intrusismo en la actividad del taxi de las nuevas plataformas como Uber y Cabify, que se disfrazan de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, hay que recordar que las autoridades autonómicas y locales tiene las máximas competencias para legislar e intervenir en este tema. Estas administraciones son responsables de que España tenga un modelo de transporte de futuro, que abarque el transporte de viajeros y el arrendamiento de vehículos, y que esté basado en los principios de servicio público y autonomía de la administración. En esta misma dirección el gobierno y el resto de administraciones son plenamente responsable de garantizar que no se vulnere la ley en el sector del transporte de viajeros, así como de garantizar que las instituciones públicas tengan suficiente autonomía en el campo de la ordenación del transporte y la gestión de los datos ante los grandes operadores privados que gestionan grandes sistemas de datos y amenazan la competencia a través de la tendencia a la oligopolización. Es importante, por tanto, que la administración no solo garantice el cumplimiento de la ley sino que vaya más allá ocupándose de la planificación y la gestión de los servicios de transporte, potenciando la innovación para garantizar que esta planificación y gestión públicas pueden continuar dándose sin hipotecas y garantizando el cumplimiento de la ley.

## El equilibrio económico del sector del Taxi

Uno de los tres principios incluidos en el actual ordenamiento jurídico referente al taxi es "el equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio, que se concreta en la limitación del número de autorizaciones de la actividad y el establecimiento de tarifas obligatorias".

Últimamente, las barreras de entrada en el sector del taxi están bajando debido a la aparición de empresas de plataforma, que permiten que conductores realicen la actividad del taxi sin tener licencia. Esto ha permitido que nuevos agentes puedan

entrar y salir fácilmente del mercado a muy bajo coste, sin internalizar el coste de la bajada generalizada de la rentabilidad y del precio de las licencias de taxi que provoca su entrada. Quien sufre la casi totalidad de los perjuicios son los taxistas que sí que han tenido un coste de entrada elevado, pagando por las licencias importes que en general superan ampliamente los 100.000 euros. Esta entrada irregular con impactos que solo cargan los taxistas, puede llevar a condiciones financieramente insostenibles para el sector del transporte de pasajeros en su conjunto, y especialmente para el taxi.

Como ejemplo para lo que se comenta es interesante leer el informe antes mencionado de la ACCO, que analiza la rentabilidad del sector en Cataluña, y concluye, que a pesar de no haber aumentado el número de taxis (entre 1994 y 2017, la oferta de taxis cayó en un 2%), mientras que la población catalana había aumentado más de un 20% desde el 2005, la facturación por taxista sólo aumentó un 5% aproximadamente. Esta facturación, es según el informe de 44 mil euros aproximadamente, importe al que una vez restados IVA y costes del vehículo, combustible, mantenimiento, amortización de la licencia, etc., se aproxima a los 30 mil euros brutos anuales, cifra que dista mucho de ser propia de un sector con poder de mercado.

El modelo Uber está generando problemas de abusos hacia los clientes y de precarización laboral en todo el mundo. La libre entrada en el sector y la desregulación de los precios, van en contra del principio de equilibrio económico, por lo que forma parte de la responsabilidad de las administraciones proteger el actual modelo y garantizar que se cumpla la ley.

## La razón de ser de la ratio entre el Taxi y las VTC

En el debate sobre la regulación del Taxi y la aparición de las nuevas plataformas es importante no perder de vista la necesidad de restricción generalizada de vehículos que realizan servicios de transporte de viajeros. En definitiva, aquellos que cuestionan la diferencia entre el Taxi y los VTC están en realidad cuestionando que haya que mantener un número restringido de vehículos en circulación ofreciendo servicios de

transporte de viajeros. Este camino es peligroso, dado que ya podemos apreciar los efectos nocivos, en forma de congestiones, impacto en el medio ambiente y la salud, perjuicio para la seguridad y el disfrute del espacio urbano de los peatones, y también de deterioro de condiciones laborales que la eliminación de estas restricciones han tenido en ciudades donde se ha impuesto la entrada sin control de plataformas como Uber.

Cuando se habla sobre cuál debería ser la nueva legislación del taxi a menudo se argumenta que se debería legislar conjuntamente con los servicios de arrendamiento de vehículos con chofer (VTC) dado que son casi iguales. En realidad, es sólo cuando de forma ilegal un servicio equivalente al del taxi se esconde bajo el paraguas de las plataformas como Uber y Cabify, que usan aplicaciones de teléfono móvil para trabajar, que nos encontramos en un campo confuso en el que parece que estemos hablando de servicios iguales o similares. Ante esta confusión es importante que hagamos un inciso para aclarar qué es cada cosa: el servicio de taxi es un servicio de transporte de viajeros generalmente urbano, aunque con la autorización pertinente se puede ejercer en espacios interurbanos. El servicio de VTCs es un servicio de arrendamiento de vehículos con un conductor. Este sólo se puede llevar a cabo en el espacio interurbano, nunca en trayectos intra-urbanos, y es un servicio que se ha de pre-contratar con antelación. De hecho la existencia del servicio de los VTC original radica en su naturaleza minoritaria dentro de este sistema restringido. Cuando las VTCs quieren dejar de ser un servicio minoritario, precontratado, que generalmente cubre mayor distancia y con un servicio más personalizado y empiezan a competir con el taxi a través del uso de las aplicaciones de móviles, que permiten que una contratación sin antelación pase por una precontratación, es cuando aparece el problema, y por lo que se hizo el Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de Arrendamiento de Vehículos con conductor.

Indiferentemente de que estos dos servicios se legislen por separado o conjuntamente, que no se cuestione la necesidad de restringir el número de vehículos que debe haber en circulación. Dentro de esta lógica, es necesario establecer ratios entre las licencias del taxi y las de arrendamiento con chófer, para garantizar que estos

segundos no hacen el trabajo de los primeros gracias a la confusión que generan la tecnología y la publicidad. Por eso creemos que es muy importante ceñirse en el futuro a la ratio impuesta por 30 taxis / 1 VTC establecida en Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres a través del RDL 3/2018, así como el establecimiento de un tiempo mínimo de pre-contratación que en ningún caso baje de los 15 minutos.

## El compromiso ambiental del Taxi

Desde Taxi Project creemos que las propuestas de la Comisión Europea, de las CCAA, de los ayuntamientos y también los acuerdos surgidos de las conferencias de COP25 que se han producido en Madrid en las últimas semanas van en consonancia con nuestras propuestas para el sector y, por tanto, con el objetivo de diseñar una movilidad urbana integrada de acuerdo con la capacidad tecnológica de nuestro tiempo y del carácter de bien público de la movilidad y del espacio urbano.

Como también indican las comunicaciones de la Comisión Europea 'Hacia una movilidad urbana sostenible y eficiente en recursos' (2013) están apareciendo nuevos enfoques en materia de planificación de la movilidad urbana, ya que las autoridades locales buscan alejarse de los viejos enfoques fragmentados y desarrollar estrategias que puedan estimular un cambio hacia modos de transporte más limpios y sostenibles, como caminar, ir en bicicleta, el transporte público y nuevos patrones de uso de los coches y propiedad de vehículos. Muchas ciudades de la UE están experimentando con soluciones innovadoras para la movilidad urbana y han compartido su experiencia a través de diversas redes de ciudades. Sin embargo, las mismas ciudades se enfrentan también a los problemas relacionados con las carencias en la planificación y el funcionamiento integrados del transporte, lo que no es coherente con la necesidad de abordar la complejidad de estos sistemas.

Por todas estas razones el sistema de transporte se debe enfocar desde una perspectiva holística, como bien dicen los documentos de la Comisión Europea. Un ejemplo en esta misma línea es el Plan de Movilidad Urbana de Barcelona 2013-2018,

que es la herramienta de planificación que establece las líneas de actuación que rigen la movilidad urbana en Barcelona, y que plantea trabajar por un modelo de movilidad colectiva más sostenible, más eficiente, más seguro, más saludable y más equitativo, y que propone al taxi que este mejore su sostenibilidad ambiental y aumente su eficiencia en cuanto a la movilidad y la ocupación de espacio en la ciudad, con el apoyo de las nuevas tecnologías, algo con lo que estamos completamente de acuerdo. En concreto propone:

- Disminuir los km en vacío de circulación de taxis (aumentando el número de paradas, por ejemplo).
- Fomentar el uso de vehículos (taxis) sostenibles y accesibles.
- Facilitar nuevas tecnologías en la gestión del taxi en la ciudad.

Creemos que propuestas de este tipo, que van en la línea de disminuir el impacto del vehículo motorizado en la ciudad, son buenas y no deberían afectar negativamente al taxi. Sin embargo, para que esto sea así es importante que la regulación que limita el número de taxis y, en general de vehículos de transporte de viajeros, se proteja como un elemento central de esta estrategia hacia la sostenibilidad urbana.

Por motivos medioambientales en breve será necesario ir reduciendo el número de vehículos en muchas ciudades españolas. Es por ello que en el futuro habrá que tener en cuenta los factores medioambientales para determinar el número de licencias. Habrá que legislar que los posibles impactos sobre el medio ambiente y la necesidad de poner en marcha la transición ecológica justa serán un factor a tener en cuenta en el otorgamiento de licencias. Cualquier incremento de licencias deberá darse sólo bajo estrictas condiciones de cumplimiento de criterios ambientales, sociales y de gobierno (ESG) coherentes con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 por parte de los nuevos taxis. El sector del taxi ya está trabajando para incorporar criterios ESG, coherentes con los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible acordados en 2015 por 193 países en el marco de las NNUU, hasta 2030, en especial con los objetivos 9 (de innovación e infraestructuras), 11 (de ciudades y comunidades sostenibles), 12 (de consumo responsable) y 13 (de lucha contra el cambio climático). El taxi ya hace tiempo que muestra su compromiso con los Objetivos de Desarrollo

Sostenible y con el ordenamiento del taxi relativo a innovaciones tecnológicas, que establece que las administraciones competentes en la materia, con la participación de las asociaciones representativas del sector, promoverán la incorporación progresiva al servicio de taxi de vehículos equipados con motores adaptados para funcionar con combustibles menos contaminantes, es decir, los que reducen significativamente las emisiones a la atmósfera de gases y otros elementos contaminantes.

Un ejemplo de ello es la flota de taxis en el Área Metropolitana de Barcelona, que cuenta con un porcentaje del 31% de de vehículos híbridos y un 10% de vehículos que funcionan con gas, y estos porcentajes aumentan rápidamente.

En la misma dirección el taxi tiene un compromiso con la reducción progresiva de emisiones sonoras de los vehículos y la optimización del reciclaje de los materiales utilizados. Este proceso de transición ecológica del sector debe ser justo, es decir, que la incorporación progresiva de vehículos menos contaminantes tenga en cuenta la viabilidad técnica, la garantía de la calidad en el servicio a los usuarios y la rentabilidad económica para las personas titulares de la actividad. Para que la viabilidad técnica se pueda dar será necesario que las administraciones promuevan la autorización de más modelos de vehículos para realizar la actividad del taxi. Por otra parte, hay que promover que se pueda llevar a cabo un uso más eficiente del vehículo. Es por ello que habrá que facilitar que se pueda llevar a cabo una contratación compartida del vehículo, siempre que el cliente lo especifique. En este caso la tarifa será más reducida y la recogida de nuevos viajeros se hará con medios técnicos que garanticen que los recorridos de los viajeros son coincidentes.

Sin embargo, creemos que más allá de nuestro esfuerzo colectivo la mejor manera de garantizar esta convergencia con los Objetivos de la Agenda 2030, es trabajar para que el taxi disfrute de un sistema informático inteligente de carácter público, que cumpla con los objetivos antes mencionados, que pueda integrar el taxi a nivel de tarifas y de oferta de servicio con el resto de transporte del sistema público.



## El punto clave para al futuro del Taxi: una plataforma pública digital del Taxi

Las administraciones competentes en la materia deben promover, con la colaboración de las asociaciones más representativas del sector, la implantación progresiva de las innovaciones tecnológicas más indicadas para mejorar las condiciones de prestación y seguridad de los servicios de taxi, tanto en cuanto a los medios de contratación y pago, como a los sistemas de posicionamiento de los vehículos, entre otros. Esto permitiría también que se pudiera integrar fácilmente el taxi a nivel de tarifas y de oferta de servicio en el sistema de transporte público.

La tecnología digital ha avanzado mucho en los últimos años. Por ello creemos necesario hacer nuevas normas que especifiquen que la administración pública debe crear una plataforma digital para el servicio del taxi, que sirva para aportar información sobre las paradas y la disponibilidad de los servicios, para realizar las contrataciones y los pagos, así como para hacer de taxímetro, aportando transparencia al usuario en relación al precio y al trayecto del servicio.

La misma plataforma garantizará que se cumpla la ley, permitiendo detectar a aquellos vehículos que sin tener licencia de taxi no estacionan entre servicios, o recogen pasajeros sin ser precontratados. Esto contribuirá a incrementar la seguridad de los usuarios del servicio, además de aumentar la eficiencia en la circulación y ocupación de los taxis.

### CAMINANDO HACIA EL FUTURO

Es importante que esta plataforma sea pública y que se desarrolle con la colaboración del sector del taxi, ya que el sector público puede aportar seguridad en relación a los datos y no hacer un uso como el de los grandes actores de plataforma, como Uber y Cabify, que usan los datos de manera poco transparente e incluso con métodos de dudosa legalidad.

En la misma línea, la Unión Europea se encamina hacia el área de transporte Única, basada en la hoja de ruta de 2011 y el Paquete de Movilidad Urbana de 2013.

Asimismo los Pactos por la Movilidad en distintas CCAA y municipios son herramientas innovadoras y de consenso aplicadas por primera vez en Europa. Todos estos planes asumen objetivos que ponen el énfasis en promover la eficiencia, la sostenibilidad ambiental y el derecho al espacio urbano de los ciudadanos.

Sin embargo, la eficiencia de los sistemas de transporte pasa por que éstos se conviertan en inteligentes. Como recogen las comunicaciones de la CE sobre los 'Sistemas de transporte inteligentes' (2013), las tecnologías inteligentes y los sistemas de transporte inteligentes (STI), en particular, pueden contribuir significativamente a un sistema de transporte más limpio, seguro y eficaz en las zonas urbanas y metropolitanas. Las soluciones de transporte innovadoras también pueden satisfacer las necesidades ciudadanas en crecimiento en términos de nueva movilidad. Pero para ser inteligentes los sistemas de transporte deben funcionar como un sistema integrado y bien coordinado, no como diferentes sistemas fragmentados que compiten entre ellos. En este sentido el sistema de transporte urbanos e interurbanos debe gozar de liderazgo público y ser pensado desde dentro hacia fuera, es decir desde los modos de ruta fija más rígidos a aquellos de ruta flexible y más individuales. Así se entiende el transporte urbano, y no sólo el transporte, sino la ciudad, como un sistema dinámico, que necesita mecanismos de coordinación para reducir su tendencia al desorden. El taxi debe ser parte de este sistema integrado, en la parte más capilar y periférica del mismo, junto con otros modos como la bicicleta, los patinetes y similares. Como se mencionaba antes, este sistema inteligente es esencial para que el taxi cumpla con los objetivos antes mencionados.

## Conclusión

Con este documento el Taxi Project 2.0 pretende hacer una propuesta sobre cuáles deben ser las principales propuestas que habrá que establecer legislativamente próximamente para garantizar que el sector del Taxi puede continuar ofreciendo el servicio en las mejores condiciones para los pasajeros, y que lo hará en condiciones sostenibles para los taxistas. Para ello se han descrito las bases legales en relación al

Taxi, que dejan claro que las amplias competencias tanto de las CCAA como de los municipios.

También se ha abordado el debate sobre la naturaleza semi-pública del taxi, estableciendo que el Taxi es un sector que tanto la jurisprudencia como la teoría económica reconocen que debe estar regulado fuertemente por parte del Estado para proteger interés general. Se ha añadido también un apartado sobre cómo proteger y mejorar los derechos de los usuarios, basándonos especialmente en los principios de accesibilidad y universalidad.

También se ha abierto la discusión sobre la liberalización del taxi, llegando a la conclusión de que esta sería contraproducente. Entre algunas de las razones que harían insostenible la liberalización está la viabilidad económica del sector, a la que se ha dedicado el siguiente apartado, en el que se explica que el control sobre el número de licencias es necesario para que el servicio se ofrezca de manera viable para los taxistas, y que así éstos puedan vez garantizar la calidad del servicio.

También se ha razonado la necesidad de mantener el ratio 30/1 entre taxis y VTC, basada en la restricción del número de vehículos en circulación en la ciudad, no sólo por razones de la viabilidad económica del sector, como los antes comentados, sino para garantizar la movilidad, una buena calidad del aire y bajo nivel de contaminación sonora, la seguridad y el derecho al espacio urbano de los ciudadanos, en especial de los más grandes y los niños. También se han descrito los avances del sector del taxi en materia medioambiental, así como los actuales compromisos del sector de cara a los retos de la transición ecológica que nos depara el futuro próximo.

Finalmente, creemos que es indispensable que se aborde con valentía por parte de las administraciones públicas el tema de trabajar con el sector del Taxi para crear una plataforma digital pública, que pueda funcionar con app móvil y por internet, y que sirva para mejorar la información y facilitar la contratación, realizar funciones de taxímetro, e integrar su oferta de servicios y su tarificación de manera parcial o total con el sistema de transportes del sector público.