

REGULACIÓN VTCs Y TAXIS EN LA UE

Henar Martín Armas

Consultora, Consultora Alomon, SL. España

Cinta Romero Adame

Directora General, Instituto de Movilidad. España

Julián Sastre González

Presidente, Instituto de Movilidad, España

Manuel Márquez Pigner

Jefe del Servicio de Planificación de la Movilidad, Junta de Andalucía, España

RESUMEN

Las licencias VTC, se definen como vehículos que tienen autorización para "ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor". Su actividad, basada en licencias, es similar a la que desde siempre han empleado los chóferes y las limusinas. Se contrata a través de una aplicación o servicio telemático, sus tarifas no están controladas por la administración y las licencias no son de carácter unipersonal. En España, la regulación de estas licencias es competencia de las comunidades autónomas.

Pese a que la primera aparición de un servicio de estas características en Estados Unidos data de 2009, en la actualidad en Europa se carece de una legislación uniforme en relación con este nuevo modelo peer-to-peer y operan bajo licencias reservadas un servicio de conductor privado cuyos requisitos se alejan de las solicitadas al taxi tradicional para operar. Este nuevo escenario, donde se evidencian las diferencias entre los requisitos y característica del servicio de taxi tradicional ha provocado disconformidad en el sector en España, siendo destacable el caso de Madrid y Barcelona, donde la movilización de los taxistas ha impulsado cambios legislativos.

La cada vez más elevada presencia de estas nuevas plataformas en Andalucía hace necesaria un análisis de la realidad de este servicio en distintos países y ciudades, abarcando su estudio la ordenación del servicio, fiscal o tarifaria y laboral de estas plataformas.

En la comunicación se presentarían:

- Análisis inicial de las diferencias VTC/Taxi
- Legislación existente en materia de taxi y VTC o análogo
- Evaluación de licencias y tarifas en materia de taxi y VTC o análogo
- Análisis comparativo de la información recopilada (Benchmarking)
- Conclusiones y recomendaciones.

1. CONTEXTO

En la actualidad, en España hay 67.089 licencias de taxi y 5.890 de VTC, según datos del Ministerio de Fomento. La normativa reguladora de la actividad desarrollada por el servicio de taxi, establece fuertes restricciones en cuanto al número de licencias, calidad y seguridad en la prestación del servicio, así como en las tarifas a aplicar.

Por el contrario, para las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento con conductor, a nivel estatal, es de aplicación la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), que establece restricciones tanto en el acceso (marca un ratio de una VTC por cada 30 licencias de taxi) como en el ejercicio de la actividad.

Sin embargo, la realidad es que las competencias en esta materia están delegadas en los ayuntamientos, existiendo algunas ciudades donde exceden el límite establecido y colocan el ratio por debajo de lo establecido por la LOTT. Esto es precisamente el origen y causa de la polémica existente y el detonante de los enfrentamientos entre taxistas, conductores de vehículo privados y las administraciones en los últimos tiempos.

2. ¿Y QUE HACEN OTROS PAÍSES CON LOS UBER Y CABIFY?

AUSTRIA	ALEMANIA	PAÍS
Ordenado	Ordenado	LIBERAL.O ORDEN.
Estatal	Estatal/ Regional	NORMATIVA
Los conductores de Uber son todos empleados de empresas de VTC	Permiso como vehículo de alquiler, conductores necesitan licencia	VTC OPERADOR
No, pero no pueden ser recoger clientes sin intermediación de la empresa VTC a la que	Si, pero sin tiempo previo establecido	PRE CONTATACIÓN
No	La necesaria para obtener la licencia	FORMACIÓN
No regulado	Obligatoria	REGRESO BASES
No regulado	No	GEOLOCAL.
No se establecen regulaciones específicas	Mismas cargas que el taxi	CARGAS FISCALES
No pueden recoger clientes	No pueden estacionar en espacios reservados para Taxi	RESTRICCIONES VIA PUBLICA
No regulado, se imponen las restricciones de los vehículos de alquiler	Las determinadas para los vehículos de alquiler	ANTIGÜEDAD VEHICULOS
No regulado, se imponen las restricciones de los vehículos de alquiler	Las determinadas para los vehículos de alquiler	COND. TEC. VEH.
Inspecciones determinadas para cualquier vehículo	Deben pasar una inspección técnica que cada 6 meses o un año dependiendo del vehículo	TIEMPO COND

Tabla 1: Europa (parte 1).

PORTUGAL	ITALIA	ITALIA	FRANCIA	PAÍS
Ordenado	Ordenado	Ordenado	Ordenado	LIBERAL.O ORDEN.
Estatad	Regional	Regional	Estatad	NORMATIVA
Deben establecerse como sociedades La obligadón de un seguro común, un seguro de responsabilidad civil y de accidentes	Funcionan a través de licencias VTC que están regulados por las regiones y los	Funcionan a través de licencias VTC que están regulados por las regiones y los	Deben registrarse como operadores VTC y vehculos	VTC OPERADOR
No	Si, sólo pueden solicitarse vía app o internet. No pueden recoger clientes circulando por la ciudad sin previo aviso	Si, sólo pueden solicitarse vía app o internet. No pueden recoger clientes circulando por la ciudad sin previo aviso	Si, pero no se determina de cuanto tiempo previo	PRE CONTATACIÓN
Si	No	No	Si	FORMACIÓN
No	Si	Si	Obligatoria	REGRESO BASES
No	No	No	Si	GEOLOCAL.
Impuesto del 5% de la comisi3n de intermediaci3n	No se establecen regulaciones específicas	No se establecen regulaciones específicas	No se establecen regulaciones específicas	CARGAS FISCALES
Los VTC se limitan a las llamadas vías comunes, no pudiendo aparcar y circular en vías reservadas a bus y taxi	No pueden usar espacios reservados para el Taxi, pero en los Aeropuertos, a través de una	No pueden usar espacios reservados para el Taxi, pero en los Aeropuertos, a través de	No pueden estacionar en espacios reservados para taxi, la atenci3n en la calle esta reservado a los taxis	RESTRICCIONES VIA PUBLICA
Menos de 7 años	Normativa de técnica de los vehculos de alquiler	Normativa de técnica de los vehculos de alquiler	Menos de 6 años	ANTIGÜEDAD VEHICULOS
	Normativa de técnica de los vehculos de alquiler	Normativa de técnica de los vehculos de alquiler	4 puertas, de 4 a 9 plazas, potencia igual o superior a los 84 KW sin especificar gama o tipología. No sé aplican a los híbridos o eléctricos.	COND TEC. VEH..
	Deben pasar una inspecci3n técnica que cada 6 meses o un año dependiendo del vehculo	Deben pasar una inspecci3n técnica que cada 6 meses o un año dependiendo del vehculo	Deben someterse a inspecciones anuales	TIEMPO COND

Tabla 2: Europa (parte 2).

SUECIA	FINLANDIA	RUSIA	DINAMARCA	LONDRES-REINO UNIDO	PAÍS
Liberalizado	Liberalizado	No regulado	Liberalizado	Ordenado	LIBERAL.O ORDEN.
Estatal	Estatal	Municipal	Estatal	Municipal	NORMATIVA
Licencia para servicios de taxi aplicables a los operadores y una licencia aplicable a los	No existe distinción entre Taxi y VTC. Hay una única licencia para conductores y	Se obliga a la obtención de licencia, pero no se	Los operadores de servicio deben tener un permiso y los conductores del vehículo deben tener un	Se debe obtener licencia como conductor, para el vehículo y como operador	VTC OPERADOR
No	No	No regulado	No	Si, pero no se determina de cuanto tiempo previo	PRE CONTATACIÓN
Para la obtención de la	Si	No regulado	Necesaria capacitación	No	FORMACIÓN
No	No	No regulado	No	No	REGRESO BASES
No	No	No regulado	No	No	GEOLocal.
Las mismas para taxi y VTC, es decir, transporte de pasajeros.	Las mismas para taxi y VTC, es decir, transporte de pasajeros.	No regulado	Las que corresponden por el tipo de servicio	No específica	CARGAS FISCALES
No, no hay fronteras municipales para el servicio	No, no hay fronteras municipales para el servicio	No regulado	No, no hay fronteras municipales para el servicio	No pueden usar espacios reservados para el taxi y bus y deben pagar en la tasa de entrada al centro la ciudad.	RESTRICCIONES VIA PUBLICA
No, pero deben someterse a inspecciones anuales	No, pero deben someterse a inspecciones anuales	No regulado	Menor de 6 años	Menos de 5 años para nuevas licencias y 10 para licencias existentes.	ANTIGÜEDAD VEHICULOS
Todos los vehículos deberán tener instalado un taxímetro	Se deben someter a inspecciones técnicas anuales	No regulado	Vehículos aún deben estar equipados con sensores de asiento, video vigilancia	No regulado	COND.TEC. VEH..
Se deben someter a inspecciones técnicas anuales	Se deben someter a inspecciones técnicas anuales	No regulado	Deben pasar una inspección técnica que cada 6 meses o un año dependiendo del vehículo		TIEMPO COND

Tabla 3: Europa (parte 3).

NEW YORK EE. UU.	TORONTO CANADÁ	RIO JANEIRO BRASIL	COLOMBIA	MÉXICO D.F. MÉXICO	PAÍS
Liberalizado	Ordenado	Ordenado	Ordenado	Ordenado	LIBERAL.O ORDEN.
Municipal	Municipal	Municipal	Estatat	Municipal	NORMATIVA
	Empresas operadoras y conductores deberán adquirir una licencia de operación	Deben obtener una licencia y estar inscritos vehículo y conductor	Deben volcar sus datos de SINITT	Los conductores deben obtener una licencia para ofrecer el servicio	VTC OPERADOR
No	Si	No	No	No	PRE CONTATACIÓN
No	Para la obtención de la licencia	Necesaria para la licencia	Acreditar las empresas que los conductores están capacitados	No	FORMACIÓN
No	No regulado	No	No	No	REGRESO BASES
No	No	No	No	No	GEOLOCAL.
Ninguna específica	Régimen fiscal similar al del taxi	Debe pagar a la administración municipal una tasa	No	El 1,5% por cada viaje que es destinada al Fondo Público para el Taxi, la Movilidad y el Peatón	CARGAS FISCALES
No	No pueden usar los espacios reservados para el Taxi	No	No deben usar las vías reservadas para los taxis	No pueden hacer sitio o base, ni hacer uso de los espacios reservados al taxi	RESTRICCIONES VIA PUBLICA
Menor de 7 años	Menor de 7 años	No	No	No	ANTIGÜEDAD VEHICULOS
	Deben pasar inspecciones anuales y estar suscritos a un seguro de accidentes	No	No pueden ser vehículos particulares.	Un costo mínimo de 200.000 pesos, 12.668 dólares, y contar con aire acondicionado y bolsas de aire.	COND TEC. VEH..
		No se establece	Deben someterse a revisiones e inspecciones no se determina cada cuanto-	Deben someterse a inspecciones técnicas, como cualquier vehículo	TIEMPO COND

Tabla 4: América del Norte.

3. ANÁLISIS DETALLADO DE ALEMANIA

3.1. Las cifras

Las VTC operan en las tres de las principales ciudades de Alemania, UBER se encuentra en Berlín, Múnich y Düsseldorf, se han establecido otras plataformas como Taxify, pero de manera no continuada.

Actualmente Alemania cuenta con 56.000 licencias de Taxi, 8.161 de ellas en Berlín. No se tienen datos oficiales de número de licencias VTC, debido a que las administraciones no las han hecho públicas, pero se estima que en la capital operan 1.000 licencias de Uber TAXI, estableciendo una ratio aproximada de 1 VTC cada 8 Taxis en la ciudad de Berlín.

3.2. Cómo operan

Uber opera como servicio VTC a través de una app, donde el cliente solicita el servicio previo conocimiento del precio. Esta solicitud se remite a la centralita de la empresa de VTC adscrita a Uber que envía el aviso a los conductores para que realicen el servicio, pues estos deben partir desde la base de la compañía. El cobro se realiza mediante la aplicación.

Respecto a las tarifas son muy similares, si se toma el trayecto desde el Aeropuerto Berlín-Schönefeld hasta el centro de Berlín, la tarifa de UberX va de los 48€ a 55€ y en taxi convencional se mueve entre los 50€ a 56€

En este caso las VTC están reguladas de manera nacional desde 2016 tras una sentencia de la Audiencia Territorial de Frankfurt que los equipara en gran medida a los taxis, es la normativa más restrictiva de los países europeos en los que opera estas plataformas.

Esta sentencia fundamentaba una serie de prerrogativas para igualar las condiciones del VTC con las del taxi tradicional. Estas se centran en regular el servicio prestado sin incidir en las cuestiones laborales y fiscales.

- Los conductores deben poseer una licencia de transporte de pasajeros para poder prestar servicio en una VTC. Es decir, deben ser conductores profesionales.
- Las empresas que operen con VTC, en consonancia con lo anterior, necesitan de una concesión para el transporte de pasajeros que es regulada por los Estados Federados, similar a las Comunidades Autónomas, que componen Alemania para operar, es decir una autorización para operar como empresa de transporte.
- Esto implica que los, vehículos deben estar dados de alta como vehículos de alquiler y estar asegurados en consecuencia.

El servicio Uber X opera en asociación con empresas de alquiler de vehículos con autorización para el transporte de pasajeros y cuyos conductores tiene la dicha licencia para transportar pasajeros.

La normativa establece como elemento fundamental la precontratación del servicio siendo obligatorio. Esta reserva no realiza directamente al conductor, sino que tiene que ser gestionada por la sede o base de la empresa a la que está adscrito el conductor. Los vehículos deben partir de la base o depósito privado de la empresa. Esto significa que no puede recoger clientes en recorridos de vuelta a la sede. Tienen obligación de volver a la base.

Aun exigiendo el gobierno federal, regulador de las licencias, un registro a las empresas operadoras, la cooperativa de taxistas, Taxi Deutschland, la más grande del país, protesta pues esta condición no es respetada por los conductores de Uber, enlazando unos viajes con otros por lo que piden un endurecimiento de la norma, mayor control y multas.

Del mismo modo, los vehículos están obligados a volver la base o depósito de la empresa a la que pertenecen tras un servicio, evitando de este modo que se mantenga circulando en busca de clientes.

Actualmente Uber opera en el país a través de UberX cuyos servicios se adaptan a la normativa germánica, estando prohibido otros servicios de la compañía como UberPop, que conectaba a particulares que quisieran desplazarse con dueños de vehículos, y UberBlack, la aplicación destinada al contrato de servicios de vehículos de alta gama de la compañía, pues estos no volvían a la base tras el servicio como implica la normativa para vehículos de alquiler con conductor.

3.3. El futuro

A finales de este año, el Ministerio de Transportes alemán ha mostrado su intención de renovar la Ley de Transportes, abriendo la puerta a la coexistencia del servicio de Taxi y VTC. El objetivo principal de esta nueva normativa es adaptar las condiciones marco para el transporte público a las necesidades cambiantes de movilidad de las personas y los nuevos desarrollos tecnológicos.

Algunos puntos del documento de puntos clave del Ministerio de Transportes ya son conocidos; "la mediación digital de los viajes" debe estar sujeta a aprobación, las empresas pueden ofrecer sus propias oportunidades de compartir el viaje a través de aplicaciones si "sustituyen, complementan o consolidan" el clásico servicio regular. Además, las empresas de alquiler de coches tendrían que ofrecer servicios para que varios usuarios pudieran compartir un viaje.

También contempla el servicio directo a pasajeros en la calle, sin precontratación, seguirá siendo un privilegio del sector del taxi. La reforma también prevé que a los municipios se les permite abolir a la obligación de regresar a base impuesta a empresas VTC.

4. CONCLUSIONES

Hay muchas diferencias sobre cómo se hace en los diferentes países de Europa. La incursión de estos servicios se ha realizado en muchos casos bajo figuras normativas en desuso como el alquiler vehículos de transporte con conductor, o limusinas y alquiler de vehículos de lujo, en su mayoría dirigidos a regular un transporte no modal, sino más bien empresarial o “de lujo”. Por lo que en muchos casos la regulación ha llegado tras la puesta en marcha de plataformas como UBER, una vez ya ganado un espacio comercial y modal.

En la mayoría de los países está regulado aunque, por ejemplo, en Rusia, se ha optado por evitado regularizarlo, y en los países escandinavos el servicio se encuentra liberalizado bajo fuertes restricciones. La normativa en su mayoría es estatal aunque en algunos casos como el de Alemania e Italia también delegan cierta competencia a las regiones. Como en España, la normativa existe a nivel municipal en Reino Unido y Rusia.

Las exigencias sobre el operador, la antigüedad de los vehículos y sus condiciones técnicas y otros factores, son muy variadas en todos los casos. Respecto al regreso a las bases es exigida aproximadamente en el 50 % de los países, como el caso descrito de Alemania.

Por último, en la mayoría de los países europeos la pre-contratación no se encuentra regulada, aunque en casos como en Francia y Alemania si se establece su obligatoriedad, pero sin determinar un tiempo previo necesario.