

THE CONVERSATION

Rigor académico, oficio periodístico



Marco Pachiega / Shutterstock

Consideraciones para resolver el conflicto taxis-VTCs

3 febrero 2019 22:43 CET

En las últimas semanas estamos asistiendo a nuevos episodios de protesta por parte de los taxistas. Al igual que en los del verano pasado, el primer foco se ha situado en Barcelona y se ha propagado de inmediato a Madrid.

Pero existen diferencias entre el escenario de julio de 2018 y el de la primeras semanas de 2019. La primera es que el destinatario de las manifestaciones ahora no es el Ministerio de Fomento, sino los gobiernos de Cataluña y Madrid.

La razón, y en esto estriba la segunda distinción, es la aprobación, en septiembre, del Decreto-ley 13/2018. Esta norma ha modificado radicalmente el marco regulatorio de las autorizaciones de vehículo con conductor (VTC). Redacta de nuevo el artículo 91 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), y establece que las autorizaciones VTC “habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros”.

Eso conlleva una alteración sustancial respecto al ámbito territorial de actuación que tenían esas autorizaciones, ya que para el transporte urbano será necesaria una licencia urbana, igual que en el caso del taxi. Pero el cambio no es inmediato, ya que el real decreto-ley contiene una extensa disposición transitoria que establece que los titulares de las autorizaciones VTC “existentes” en el momento de su entrada en vigor, y durante cuatro años, podrán continuar prestando servicios de ámbito urbano.

Autor



Marc Tarrés Vives

Profesor de Derecho Administrativo,
Universitat de Barcelona

Competencia autonómica

Una habilitación temporal que tiene para todos los afectados el carácter de indemnización. Pero, además, el Decreto-ley 13/2018 pasa a habilitar a las comunidades autónomas para modificar las condiciones de explotación –que no su régimen jurídico– previstas para las autorizaciones VTC en el Reglamento de la LOTT.

Así, la regulación mediante ley autonómica se convierte en un elemento imprescindible para que los ayuntamientos puedan dictar sus reglamentos sin temor a contrariedades judiciales, como sucedió con el Reglamento del Área Metropolitana de Barcelona sobre VTC aprobado el año pasado.

¿Ha solucionado el decreto-ley las causas que motivaron su aprobación? A la vista de lo que sucedido estos días, parece que está lejos de haber logrado su pretensión de resolver el “conflicto”, si atendemos al protagonismo que ahora tienen también las empresas titulares de autorizaciones VTC y sus conductores.

Ahí encontramos una nueva diferencia respecto a 2018. Si entonces la patronal del sector optó por la vía de los despachos, los informes jurídicos y campañas de imagen, en esta ocasión añade la protesta en la calle.

En todo caso, las manifestaciones y las negociaciones de los representantes del taxi y de las VTC con los gobiernos autonómicos están dando lugar a regulaciones normativas de muy diferente contenido, pero todas acordes con la habilitación contemplada en el decreto-ley estatal. Éste establece que las comunidades autónomas pueden fijar las condiciones de explotación referidas a la precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas de los vehículos.

Esto es lo que se contiene en la norma, por tanto, la regulación contenida en el Decreto-ley catalán se ajustaría a la habilitación prevista en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018. Las medidas anunciadas por el gobierno madrileño también podrían tener encaje en la norma estatal.

Es más que previsible que la actividad de VTC precontratada a través de plataformas digitales sea divergente según la legislación de cada comunidad autónoma. Así lo quiso el gobierno del Estado y así lo confirmó el Congreso de los Diputados al convalidar en octubre de 2018 ese decreto-ley.

El escenario y los autores

El escenario que se nos presenta está abierto y ofrece papeles diferentes para cada uno de sus actores.

Para las **plataformas digitales** esa diversidad normativa sobre VTC en un mismo Estado no les entusiasma, porque dificulta pero no imposibilita su deseo de convertirse en el instrumento que ofrece al usuario una red descentralizada de servicios que mejora la movilidad urbana. Pero, como sucedió en otros países, lo previsible es que en poco tiempo esas plataformas traten de incorporar al taxi en su oferta.

También es lógico esperar que se desarrollen otros modelos de plataformas y ello permita una mayor competencia. Lo mismo debería suceder en los vehículos con autorización VTC. Que las plataformas hayan decidido irse de Barcelona no impide que puedan volver adaptándose al nuevo marco regulatorio, como ha sucedido en muchas ciudades europeas.

Las plataformas digitales que nos interesan han demostrado una notable capacidad adaptativa, especialmente a aquellas regulaciones que, tras duras batallas legales, no logran ser “quebradas” por la ley de Travis, es decir, por la presión de la gente.

Dos medidas

En el caso de los **titulares de autorizaciones VTC**, a partir del decreto-ley estatal y ahora del catalán, se han alterado sustancialmente las condiciones de ejercicio de su actividad respecto al momento de obtención de su autorización. La nueva regulación catalana incide de manera directa sobre la contratación de VTC a través de las plataformas digitales mediante dos medidas:

- La primera es la que **no admite la geolocalización** que posibilita a los clientes ubicar, con carácter previo a la contratación, los vehículos disponibles ya que, según la norma, implica una captación de viajeros mientras el vehículo circula por la vía pública, lo cual no está permitido (art. 4.3 y 4.4 del Decreto-ley 4/2019);
- En segundo lugar, entre la contratación y la prestación efectiva del servicio debe transcurrir un **intervalo de tiempo mínimo de 15 minutos** (art. 4.2).

En consecuencia, se acotan las condiciones de explotación del servicio de VTC a través del uso de las plataformas digitales, sin que suponga que no pueda hacerse la precontratación a través de aquéllas. Porque debe advertirse de que la precontratación ha sido siempre un requisito exigido a las VTC, y el establecimiento de medidas que marquen la distinción entre su actividad y la de taxi no deja de ser, como señaló el Tribunal Supremo, “una decisión política sobre el transporte urbano cuyo límite está configurado por la necesidad, proporcionalidad y carácter no discriminatorio de las medidas regulatorias impuestas”.

Si se mantiene la actual concepción del taxi, “es preciso imponer determinadas limitaciones al servicio de VTC, pues de lo contrario este servicio acabaría por realizar la mayoría de los servicios más rentables al ofrecerlos en condiciones menos onerosas que los taxistas” (STS 921/2018).

Es una sentencia relevante y, aunque anterior a las normas comentadas, marca un camino en el que ambas actividades deben encontrar un marco de convivencia. Esto obliga a que el sector del taxi acometa, junto a las administraciones competentes, cambios sobre algunas de las cuestiones que han vuelto a ponerse de relieve ante la opinión pública. Entre otros, el número estático de licencias de taxi y su transmisión. Urgen, por tanto, modificaciones normativas que ahora tomen como objeto el régimen jurídico del taxi. Una competencia, por cierto, que tienen de manera exclusiva las comunidades autónomas.

La movilidad que viene: coches autónomos en carreteras inteligentes

Madrid Central: la incierta revolución de la movilidad

Madrid tras Madrid Central: ¿efecto frontera?

Taxis, VTCs y el papel de la regulación pública