

Congreso TAXI – VTC
PROBLEMÁTICAS JURÍDICAS Y TECNOLÓGICAS
05 y 06 de mayo de 2022
Barcelona / Facultad de Derecho, Aula Magna
y Salón de Grados, Universitat de Barcelona

PONENCIA de Lluís Berbel, presidente del Sindicat del Taxi de Catalunya, en la Mesa Redonda con asociaciones de Taxi y de VTC:

Desde el 2009 hasta la fecha estamos manteniendo una lucha de David contra Goliat donde el único objetivo que se pretende es la liberalización absoluta del transporte de viajeros en vehículos de menos de 9 plazas.

La torpeza de la Administración nos ha llevado a los límites que estamos sufriendo en la actualidad. Creemos que ha habido una clara intencionalidad y que la presión de los lobbies liberalizadoras ha creado esta situación de incerteza total que existe en el sector del taxi.

La Administración es la que nos ha llevado a este camino y siempre ha actuado a empujones del sector del taxi para frenar los aires liberalizadores por la reivindicación de los taxistas que no solo ha ido en defensa de su sector, sino también en defensa del sector público y en definitiva del propio usuario, del cual se habla de forma sesgada y con un interés totalmente partidista y sin decir claramente lo que puede suponer la caída de nuestro sector.

El taxi vive una situación de incertidumbre desde que en el 2009 (Gobierno del PSOE) se inició un proceso de liberalización de los VTC al modificarse la LOTT, como excusa de la directiva Bolkenstein, y cargarse la proporcionalidad. (En aquel entonces se nos dijo que .no había ningún tipo de problema)

Visto el peligro existente con la caída de la proporcionalidad, se modifica la LOTT en el 2013 (Gobierno del PP) para dar amparo nuevamente a la proporcionalidad que debería de reflejarse en el ROTT. Este tardó en aprobarse y por los pelos: 15 meses en noviembre del 2015 (¿intencionalidad?) y que fue impugnado.

Ese tiempo fue aprovechada por los especuladores para pedir miles de autorizaciones que, aunque fueron denegadas por la Administración, después tuvieron que darse por vía judicial al presentar recursos los petitionarios (cerca de 20.000 en todo el estado español de las cuales 3500 lo fueron en Catalunya).

Finalmente, la sentencia del Tribunal Supremo de junio de 2018 confirma el 1/30 del ROTT y declara al sector del taxi como servicio de interés general. Previamente en abril del 2018 y ante las dudas generadas por el posible resultado del dictamen judicial, el gobierno en activo (del PP) puso la proporción en ley por si acaso el Tribunal sentenciaba en contra. ¿Por qué se puso en abril 2018 y no en julio de 2013? Quizás nos hubiéramos evitado todo este galimatías en el que nos ha llevado la Administración donde el único perjudicado ha sido el taxi. ¿Por qué se liberalizó en el 2009 cuando el transporte quedaba excluido?

Todo hay que contar que UBER penetró en marzo de 2014, bajo el paraguas de la economía colaborativa, saltándose todas las normas de transporte (conductores y coches particulares, tarifas libres y todo sin control) hasta que la intervención del sector del taxi y la sentencia del Tribunal Europeo les hizo bajar del liberalismo salvaje con el que vinieron al Estado español. Finalmente, UBER buscó el refugio en las miles de VTC que se estaban activando a raíz de las sentencias judiciales en aquel entonces.

Tras la decisión del Tribunal Supremo de 2018, el taxi siguió con esta lucha de David y Goliat (recuérdese las movilizaciones del sector en ese año) hasta conseguir el decreto Ábalos 13/2018 en el que entre otras cosas se modificó la LOTT en su artículo 91 y los VTC solo podían hacer servicios interurbanos y habilitó a las Comunidades Autónomas (CC.AA.) para que puedan regular determinados aspectos de las VTC nacionales:

- Condiciones de precontratación,
- Solicitud de servicios,
- Captación de clientes,
- Recorridos mínimos y máximos,
- Servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo

Todo ello con el objetivo de crear una diferenciación entre los dos sectores: VTC y taxis. La principal reivindicación de nuestro sector desde que se inició este conflicto. Cosa que en la actualidad no está sucediendo y que desde las organizaciones hemos denunciado en infinidad de ocasiones. En primer lugar, porque no pueden coexistir en un mismo mercado un servicio regulado y otro desregulado, Y segundo porque la pretensión de las plataformas que están utilizando estos VTC es copar el mercado del taxi apoderarse de él, hasta eliminarlo como ha sucedido en algunas ciudades americanas.

El decreto Ábalos lo que lleva consigo es una moratoria de 4 años para que los VTC puedan hacer servicios urbanos como compensación económica indemnizadora. Aunque verdaderamente quien está pagando esa indemnización es el taxi.

También el citado decreto da potestad a las autonomías para que regulen en los conceptos antes citados. Todo ello comporta finalmente una desarmonización en un elemento tan imprescindible como es en las condiciones de precontratación. Algunas CC.AA. lo han hecho bajo el amparo de la ley con mayor sustento jurídico y más dificultad para recurrirlos; y otros lo han hecho vía Reglamentaria, lo cual ha implicado su recurso ante los tribunales. Actualmente este litigio también está en el Supremo pendiente de una sentencia de casación.

Pero antes del 2018, y como consecuencia de todo el lío normativo, el pelotazo de las autorizaciones fue de escándalo. Autorizaciones que se concedían por vía judicial se transmitían de forma inmediata creando un negocio tremendo para determinadas empresas. Aquí nadie dijo nada, salvo el colectivo del taxi, claro. Las administraciones ausentes y los medios de comunicación también.

De hecho, por este motivo, se tuvo que elaborar un decreto antiespeculativo para mitigar esta migración continua de autorizaciones recién concedidas a manos de grandes consorcios que no sirvió para nada.

Junto con el decreto Ábalos, se aprobó por la vía de urgencia la modificación de la LOTT en el régimen sancionador que debía de aprobarse inmediatamente. Finalmente se refrendó en el Parlamento en Octubre de 2021. La administración es muy lenta

Teniendo en cuenta además que el sector de los VTC tiene como su estandarte saltarse las normas vigentes de forma reiterada. Solo hay que ver la ejecución del Plan de Inspección del año 2021 (año de pandemia) publicado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) con 4464 expedientes resueltos con un 99 por ciento con faltas consideradas graves y que supone un incremento respecto al año anterior de un 42/%.

El más flagrante es el que estamos viendo estos días con el cambio de categorización de los vehículos con autorización VTC. Con cambios de placas de azules a blancas para ponerlas en las ITV y así alargar los plazos de las revisiones con el consecuente problema de seguridad que puede generar al usuario que vaya en ese tipo de vehículos sin cumplir las revisiones legales. También ha sido denunciado por las organizaciones del taxi,

Pero lo que no puede ser es que tras este desaguizado normativo provocado por la Administración y los incumplimientos continuos de la normativa por parte de las empresas de VTC se nos diga ahora que se han de asumir dichos coches y que van a continuar realizando servicios urbanos, como va a pasar en Madrid, bajo la consideración o el lema: “Debe ser el usuario el que elija”.

No se puede dar carpetazo a un problema que ha generado la Administración y que el gran perjudicado va a ser el taxista y el usuario. Y sobre todo éste, ya que las grandes plataformas aplicarán los algoritmos en las tarifas, dependiendo de la oferta y la demanda. E incluso negarse hacer determinados servicios. La cual cosa no sucede en el sector del taxi porque es un servicio regulado. La mejor garantía para el usuario

No se nos puede decir ahora, como nos están diciendo desde Europa, ver el último informe no vinculante de la Comisión Europea, que ambos sectores se tienen que equiparar. Señores. Esto va a así. Los VTC se crearon para un servicio concreto y ahora están haciendo, otro que no les corresponde. Y por culpa de esos errores de la Administración ahora se nos haga tragar con ruedas de molino y se diga que aquí todos somos iguales. No señor.

Además porque la pretensión de las grandes plataformas como UBER, CABIFY e incluso FREENOW, aunque ahora esté trabajando en España con taxis, en otros lugares de Europa trabaja con VTC, es quedarse con el mercado del taxi y en definitiva aniquilar al taxi. Tenemos la experiencia. La estrategia es clara por parte de los grandes operadores y lobbies: destruir un sector regulado y que funciona, apoderarse de su mercado y después. una vez destruido, hacerse con el para controlarlo e imponer sus normas en todos los aspectos: servicios y precios.

Por lo tanto y concluyo:

1. El taxi ha de hacer de taxi, y el VTC, de VTC.
2. Regulación de los VTC tal y como se establece en las normas.

Esto es una lucha de David y Goliat que estamos sosteniendo desde el 2009