

TAXI



VTC

(Voiture de transport avec chauffeur)



LA REGULACIÓ DELS TAXIS I DELS VTC

Bibliografia:

DOMÉNECH PASCUAL, G.: "La regulació de la economia col·laborativa en el sector del taxi i els VTC", en MONTERO PASCUAL, J. J. (ed.): *La regulació de la economia col·laborativa. Airbnb, Blablacar, Uber i altres plataformes*, Tirant lo Blanch, València.

BOIX, A.; DE LA ENCARNACIÓN, A.; DOMÉNECH, G. (eds.) (2017): *La regulació del transport col·laboratiu*, Aranzadi - Thomson Reuters.

LA REGULACIÓ DELS TAXIS I DELS VTC

Els VTC i els taxis són vehicles de passatgers de fins a 9 places que presten un servei de transport públic discrecional de viatgers entre diferents punts del territori.

Les diferències entre tots dos serveis #venen marcades per la regulació aplicable a cadascun, que imposa diferents requisits d'accés i exercici a l'activitat.

QÜESTIONS MÉS IMPORTANTS DE LA REGULACIÓ D'AQUEST SECTOR

- Distribució competencial en la matèria
- Aplicació o no de la Directiva 2006/123 als serveis en qüestió
- Evolució i situació actual de la regulació
- La intervenció pública en la llibertat d'empresa en el sector: autoritzacions i limitacions per a l'exercici d'aquests tipus d'activitat, són proporcionals?
- Per què Doménech Pascual diu en el post que ens trobem davant d'una "expropiació singular que lesiona les possibilitats de defensa dels afectats"?

DISTRIBUCIÓ COMPETENCIAL EN LA MATÈRIA

CA són les competents (art. 148.1.5a CE només reserva a l'Estat la competència respecte d'aquells transports terrestres que “trascórreguen pel territori de més d'una CA”).

- No obstant això, tant l'Estat com els ens locals exerceixen rellevants poders en la matèria:

L'Estat, un paper determinant: LOTT i el seu Reglament de desplegament.

- A partir d'algunes de les competències exclusives que la CE li atribueix (legislació mercantil, més d'una CA), ha tendit a exercir expansivament les seues competències, estirant-les fins als llindars competencials o fins i tot ultrapassant-los.
- La normativa de les CA no acaba de ser completa, i remet en molts casos a normativa estatal.

Entitats locals: a partir dels poders que els legisladors autonòmics els han atorgat (sobre la base de LBRL (articles 25.2 i 86.2): Ordenances en les quals regulen l'adopció de decisions de cabdal importància, com la fixació de tarifes i el nombre màxim de llicències.

APLICACIÓ O NO DE LA DIRECTIVA 2006/123

No és aplicable, ja que, tal com disposa la Directiva en el seu art. 2.2.d, els serveis en l'àmbit del transport estan **exclusos** de l'àmbit d'aplicació d'aquesta.

No obstant això, com ara veurem, al sector dels VTC se li va tractar d'aplicar les previsions d'aquesta directiva.

EVOLUCIÓ DE LA REGULACIÓ

SITUACIÓ INICIAL:

Llicències de taxi → estancades des de fa 25 anys, entorn de les 70.000.

Autoritzacions de VTC, creades en 1998, tingueren inicialment una importància marginal. Fins a 2009, va regir la proporció màxima de 1/30 entre VTC i taxis, de manera que el nombre va créixer des de 1.336 en 1998 fins a 2.665 en 2009 (3,8% de les llicències de taxi en aqueix any).

EVOLUCIÓ DE LA REGULACIÓ

TAXI	VTC
<p>Serveis ordinaris de transport</p> <ul style="list-style-type: none">• Regulació: LOTT + autonòmica: el nombre d'autoritzacions està limitat de manera artificial per l'AP (en nombre, per ser un servei públic).• Inicia viatge en ciutat autoritzada.• Parades i circulació fins que client els pare.• Limitacions d'horari i de descans.• Tarifes regulades.• Es requereix una autorització administrativa prèvia.	<p>Serveis especials de transport</p> <ul style="list-style-type: none">• Regulació estatal (en un principi): Llei Ordenació dels Transports Terrestres (nombre d'autoritzacions limitat).• Es requereix autorització administrativa prèvia. Hi regeix la limitació d'1 VTC per cada 30 taxis.• Requisit: contractació telemàtica.

EVOLUCIÓ DE LA REGULACIÓ

SITUACIÓ INICIAL

CONJUNCIÓ DE DUES SITUACIONS:

- MODIFICACIONS LEGISLATIVES
- APARICIÓ DE PLATAFORMES INFORMÀTIQUES

MODIFICACIONS LEGISLATIVES

En 2009, la Llei 25/2009, de 22 de desembre, i el Reial decret 919/2010, de 16 de juliol, elimina el límit de 1/30.

- Finalitat: liberalitzar el sector.

Aquest límit es va recuperar en 2015 amb el Reial decret 1057/2015, de 20 de novembre.



- Entre 2009 i 2015 es van produir múltiples sol·licituds d'autoritzacions VTC, moltes de les quals es van denegar inicialment i s'han concedit de manera efectiva en anys posteriors en execució de sentència (al voltant de 12.000 a la fi de 2018), molt per damunt de la proporció 1/30.
- Continuen aflorant: AP no volien concedir-ne, però els tribunals estan reconeixent-ne la conformitat amb la legislació.

APARICIÓ DE PLATAFORMES INFORMÀQUES

Suposen:

- Reducció dels costos de transacció (targeta crèdit, APP, GPS; tots tenim mòbils).
- Fixació preu per plataforma.
- Economies d'escala: com més gent consumeix, millor.
- Es redueixen les asimetries d'informació:
 - Sistemes reputacionals
 - Reputació de la mateixa plataforma

EVOLUCIÓ DE LA REGULACIÓ

SITUACIÓ INICIAL

CONJUNCIÓ DE DUES SITUACIONS:

- MODIFICACIONS LEGISLATIVES
- APARICIÓ DE PLATAFORMES INFORMÀTIQUES

ÚLTIMAMENT: MESURES RESTRICTIVES VTC → RD-LLEI 13/2018

ÚLTIMAMENT: MESURES RESTRICTIVES VTC
→ RD-LLEI 13/2018

**PER QUÈ DOMÉNECH PASCUAL DIU EN EL POST QUE
ENS TROBEM DAVANT D'UNA "EXPROPIACIÓ SINGULAR
QUE LESIONA LES POSSIBILITATS DE DEFENSA DELS
AFECTATS"?**

ÚLTIMAMENT: MESURES RESTRICTIVES VTC

→ RD-LLEI 13/2018

Converteix en pràcticament inútils les autoritzacions VTC:

- Només serveis interurbans
- Dubtes constitucionalitat: urgència?, competències?, expropiació d'autoritzacions?

Disposició transitòria: que aquestes mesures tinguin efecte diferit previst en quatre anys.

Durant aquest període transitori:

- Les autoritzacions VTC preexistents continuaran estant habilitades per a prestar serveis urbans.
- Els serveis prestats pels VTC en l'àmbit urbà quedaran subjectes a les determinacions i limitacions que estableixen els òrgans competents en matèria de transport urbà → EL + CA
 - CV: DL 4/2019 de 29 de març, del Consell, de prestació del servei de transport públic discrecional de persones viatgeres mitjançant arrendament de vehicles amb conductor
- La norma afirma que aquest règim transitori té caràcter indemnitzador per als afectats, i aquells titulars d'autoritzacions que consideren que la indemnització no és suficient poden sol·licitar una indemnització complementària (+2a d'activitat).

EXPROPIACIÓ SINGULAR QUE LESIONA LES POSSIBILITATS DE DEFENSA DELS AFECTATS

Ens trobem davant d'una expropiació?

És completa la indemnització que es preveu?

Per què no es deixa als afectats defensar-se bé?

LA INTERVENCIÓ PÚBLICA EN LA LLIBERTAT D'EMPRESA EN EL SECTOR: AUTORITZACIONS I LIMITACIONS PER A L'EXERCICI D'AQUESTS TIPUS D'ACTIVITAT, SÓN PROPORCIONALS?

Moltes de les limitacions imposades tant a taxis com a VTC que limiten la llibertat d'empresa perden la seua licitud constitucional

- Qualitat i seguretat
- Limitacions nombre vehicles
- Limitacions en fixació de preus



Formes menys restrictives i més proporcionades d'aconseguir-ho