

GRADO EN COMERCIO

TRABAJO FIN DE GRADO

“Taxi Vs. VTC”

Alberto López García

**FACULTAD DE COMERCIO
VALLADOLID, JULIO 2019**



UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

GRADO EN COMERCIO

CURSO ACADÉMICO 2018-2019

TRABAJO FIN DE GRADO

“TÍTULO”

Trabajo presentado por: Alberto López García

Firma:

Tutor: Juan Carlos De Margarida

Firma:

FACULTAD DE COMERCIO

Valladolid, julio 2019

Índice:

Introducción:	3
El origen del conflicto:	3
El conflicto actual	4
Cuestiones: Preguntas pendientes de respuesta.	4
Parte primera: Los Actores y su funcionamiento	5
Cap.1 Servicio del Taxi:	5
Legislación vigente para el taxi:.....	5
Obligaciones	6
Tarifas	7
Concesión de licencias.....	11
Impuestos	13
Salarios	18
Impacto económico	18
Cap.2 Competidores:	22
Legislación aplicada a VTC:	23
Tarifas	24
Impuestos	26
Concesión de licencias.....	30
Salarios	31
Obligaciones	32
Impacto económico	33
Cap.3 Usuarios:	34
Derechos y ventajas:.....	34
Opinión pública:	35
Preferencias:.....	36
¿Que exigen los clientes?	38
Parte segunda: Los actores y sus conflictos	39
Cap.4 El estado de la cuestión	39
¿Taxis Monopolio o servicio público?	39
¿VTC Regulación o prohibición?	40
Cap.5 planes propuestos	41
Planes	41
Peticiones Taxistas	42
Peticiones VTC	43
Cap.6 planes propuestos en España	43

Parte tercera. Las soluciones: una visión de futuro.	47
Cap.7 .Soluciones a nivel global	47
Nuevas fórmulas a nivel mundial sus efectos y evolución	48
¿Balance positivo o negativo? ¿Anulación o solución del conflicto? (¿empresas desparecidas o convivencia?).	53
Cap.8 . La solución en España: una propuesta	55
Conclusiones	59
Bibliografía	61

Índice de tablas:

Tabla 1: Precios mayor a menor por ciudades.	10
Tabla 2: Precio de las licencias taxi emisión en el ayuntamiento	11
Tabla 3: Estimación de la tributación de un taxista por hacienda.....	15
Tablas 4: Rendimientos Autotaxi por unidad	15
Tablas 5: tipo efectivo tributación por modulos transporte (taxi)	15
Tablas 6: Tipo efectivo tributación por modulos (Taxi).....	16
Tablas 7: Rendimientos tributación estimación directa (VTC).....	17
Tablas 8: Precios ITV por Comunidad Autónoma	19
Tablas 9: Precios Cabify.....	25
Tablas 10: Tipo efectivo atribuible estimación directa (VTC)	27
Tablas 11: Rendimientos estimación objetiva (VTC).....	28
Tablas 12: Comparativa de contribución fiscal VTC y Taxi	30

Introducción:

En los últimos años ha habido grandes revoluciones lideradas por las nuevas tecnologías, que han ido afectando a sectores tradicionales, propiciando dos efectos, su sustitución o su adaptación y evolución.

Si bien han sido cambios de gran relevancia como lo pudo ser la cámara digital frente a las cámaras analógicas, al igual que ahora los móviles con respecto a las cámaras fotográficas, en este caso nos topamos con un gremio con poder de imposición ante las huelgas y manifestaciones que propician parones en las ciudades.

Es esta la situación del sector del taxi frente a la aparición de las nuevas tecnologías de servicios, como son Uber, Cabify, Mytaxi y las VTC (Vehículos Turismo con Conductor), aplicaciones móviles que permiten la contratación de un servicio de transporte como sería el taxi pero que tienen unos precios más bajos. Con ellos en el mercado coexisten dos modelos de negocio que cubren la misma necesidad:

- El taxi, se configuran a través de autónomos que prestan un servicio de transporte en las ciudades teniendo paradas reservadas en las cuales recoger clientes. Para la obtención y conservación de la licencia deben cumplir unos requisitos.
- VTC, surgieron a raíz de plataformas digitales que actuaban de intermediarias entre usuarios de la plataforma y conductores autónomos.

Situación a la cual la legislación no se ha adaptado, existiendo lagunas de ley, ausencia de regulaciones para determinadas circunstancias hasta ahora inexistentes.

El origen del conflicto:

Una de las causas que la entrada de nuevos competidores generase un conflicto de estas dimensiones, no ha sido únicamente culpa del estado por no saber regular este sector supuestamente considerado público, aunque sea privado. Los taxistas han aprovechado una situación que les era favorable mientras no hubiese competidores, y ahora que han entrado exigen esa normativa que de cuya ausencia antes se aprovechaban. Es precisamente la regulación sobre el valor de las licencias ya que en su libre albedrío han generado una inflación que llegados al punto de aparición de nuevas licencias propiciaría la caída del valor de estas causando las manifestaciones, aunque como en todas las crisis, siempre hay unos pocos que consiguen lucrarse. Solo los ayuntamientos pueden expedir nuevas licencias, y eso será en relación al aumento de población o a la necesidad de los ciudadanos, y las licencias expedidas por estos nunca han superado los 500 Euros. Actualmente no hay concesión de nuevas licencias debido a que la demografía no ha aumentado considerablemente, es por ello que se ha generado un mercado y negocio de las licencias inflándose su cotización por la demanda de estas, el valor de estas licencias no depende del precio al cual las expidieron los ayuntamientos, ya que estos no intervienen en la transmisión de ellas, por lo tanto los precios desorbitados a los que estos nuevos taxistas han estado comprando sus licencias, es debido a las leyes de oferta y demanda generadas por ellos mismos, por lo que lo que ellos critican de pérdida de valor es precisamente un valor generado por ellos del cual el estado no tiene responsabilidad directa. Si existiese una regulación sobre las licencias y ante la jubilación del taxista esta caducase este negocio desregularizado y sin control alguno de las administraciones no habría tenido lugar, y la entrada de

competidores no habría supuesto un mayor problema debido a que estos taxistas no tendrían que amortizar ese gasto excesivo en la obtención de una licencia.

Otra razón raíz del conflicto han sido los intentos de regulación cambiando y aprobando algunas leyes lo cual ha llevado a la creación de situaciones que de otro modo no tendría lugar. Se podría determinar la ley ómnibus de 2009 como el punto de partida, con esta ley se liberalizó el mercado de las licencias VTC derogando los art. 49 y 50 del LOTT (ley de Ordenación de Transportes Terrestres) que permitían el establecimiento de límites a la concesión de permisos VTC en caso de manifiesta desproporción, más de 1 VTC por 30 Taxis. Aunque seguía existiendo el art. 181 del ROTT (Reglamento ley de Ordenación de Transportes Terrestres) que establecía lo mismo que los artículos derogados, no concretaba qué se consideraba una manifiesta desproporción.

A partir de este punto, nos encontramos con solicitudes de licencias VTC que pasan a estar pendientes de aprobación tras la evaluación del tribunal supremo. Cuya decisión final fue que todas las autorizaciones solicitadas durante el periodo de vigencia de la ley ómnibus deberían ser otorgadas.

Finalmente con la aprobación del real decreto del 20 de noviembre de 2015 se estableció de nuevo la limitación concreta de 1/30 original de 1998. Sin embargo, esta proporción ya estaba siendo incumplida, y no solo eso, sino que aún quedan solicitudes de ese periodo pendientes de aprobación que disminuirá aún más la diferencia entre las proporciones de ambos sectores.

El conflicto actual

Surge en la evolución del modelo VTC, que ocasionó el crecimiento exponencial que ha experimentado.

Debido a las regulaciones para la obtención de estas licencias surgieron empresas que adquirieron grandes cantidades y contrataron conductores, estas empresas a su vez han sido subcontratadas por Uber y Cabify, haciendo que estas pasen de empresas de servicios de la información a considerarse empresas de servicios de transporte (aunque no lo sean, son los que han creado y organizan el sistema), nace así la competencia en el sector, convirtiendo la existencia o no de competidores en un debate de ámbito nacional y mundial, un problema a resolver de mano de sindicatos y gobiernos con el fin de la recuperación de la convivencia y el fin del bloqueo de las ciudades.

Para dicho conflicto los tribunales y legisladores, deberán tener en cuenta todos los factores afectados, no solamente a los taxistas.

3 factores principales:

1. La competencia en condiciones de equidad.
2. El interés del consumidor.
3. Los derechos laborales implicados.

Cuestiones: Preguntas pendientes de respuesta.

¿Es posible la adaptación del taxi en la posibilidad de un futuro con competidores?

¿Cómo adaptar el sector para que sea competitivo?

Preguntas que por el momento están en el aire, y que aquí plantearé una posibilidad de respuestas que podrían ser viables y exitosas.

El objetivo final es sacar una conclusión y poner fin a un debate de amplia magnitud, dando respuestas hipotéticas a una serie de preguntas a las cuales habrá que esperar como resuelven sindicatos y gobierno finalmente.

También ver los distintos impactos a la economía de las posibles vías de solución del conflicto, y lo que supondría eliminar o regular de cara al total del sector de transportes.

Parte primera: Los Actores y su funcionamiento

Cap.1 Servicio del Taxi:

Legislación vigente para el taxi:

El servicio del taxi se encuentra regulado en el estado español por varias leyes, reales decretos y normativas específicas a las comunidades autónomas, estas últimas si bien pueden variar en algún detalle, son por lo general iguales.

Ley 16/1987 de 30 de julio, de ordenación de los Transportes Terrestres, ya que se trata de vehículos.

Reglamento Nacional del taxi 16/3/79, Reglamento nacional de los servicios urbanos e interurbanos de transportes en automóviles:

Aquí encontramos todo lo referido específicamente al servicio de taxis.

Los elementos a destacar son:

- **Art. 2º** referido a las modalidades de vehículos permitidos para desarrollar los servicios del reglamento:
 - Clase A) auto-taxis: vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro.
 - Clase B) auto-turismos: vehículos que prestan servicios sin contador taxímetro
 - Clase C) especiales o de abono: vehículos que prestan servicios dentro o fuera de los núcleos urbanizados, de mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación, finalidad... que los anteriores.

Especificar que no está permitida la concesión de licencias de la clase B cuando existieran en la misma población licencias de la clase A. No podrán exceder de 7 plazas (cap.II sección 1).

- En cuanto al capítulo II sección 1, se refiere a las normas generales a cumplir por los vehículos para que los trabajadores estén autorizados a dar el servicio con dicho vehículo.

- La sección 2 recoge la información referente a la concesión de las licencias, como solicitarlas, plazos de reclamación, requisitos de aprobación y concesión.

Este Reglamento especifica tanto los requisitos de solicitud, como los de concesión, así como las normas y obligaciones específicas a la licencia concedida que se han de cumplir para conservar la licencia.

Hay por tanto una información genérica a nivel estatal, pero cada municipio/provincia tiene reservado como competencia suya la regulación de este sector, así aunque por lo general sea muy parecido en todo el territorio nacional hay determinados aspectos muy específicos que pueden variar de una ciudad a otra, como es el tema de la tarificación que suele ir en relación al índice de precios de dicho municipio y muchas veces también al grado de importancia que tenga el turismo en él. Así pues un taxi en Mallorca siempre va a salir más caro que en ciudades como Valladolid, Palencia o Toledo.

Dichas especificaciones las encontraremos en las **ordenanzas municipales/provinciales del taxi**.

Obligaciones

Entra las obligaciones de un taxista, a parte de las establecidas por el reglamento nacional de taxi referidas a las exigencias para la concesión de licencia, encontramos otros reglamentos que varían por municipios, aunque son muy similares, de un modo general podemos enumerar una serie de derechos y obligaciones que tienen los taxistas para con los usuarios.

Del boletín oficial de la provincia de Valladolid, de la ordenanza de auto-taxi destacamos algunas normas de conducta y obligaciones de los taxistas:

- El dueño de una licencia tiene la obligación de explotarla, podrá contratar a un máximo de dos conductores a condición de que no podrá dedicarse a otra profesión u oficio retribuido.
- En una parada tienen prioridad de recoger clientes, aquellos taxis que se encuentren desocupados frente a los que están ocupados.
- El taxista no podrá ausentarse mientras el vehículo permanezca en la parada, salvo casos de fuerza mayor. De no ser así perderá su turno en la parada.
- Los taxistas pueden recoger clientes en las paradas establecidas exclusivas para taxis, y también en cualquier punto de la calle ante una señal de una persona que quiera contratar los servicios. También pueden ser contratados previamente para la recogida en el punto de petición del usuario.
- Entre otras funciones, el taxista está obligado a encargarse del equipaje del usuario, así como de ayudarlo en su entrada y salida en caso de ser necesario.
- Están obligados a cumplir un mínimo de 24 horas de descanso continuado a la semana.
- En caso de necesidad se establecerá un turno obligado de guardia, que será publicado para el conocimiento de los usuarios y de la policía municipal, para su control.

- El taxista está obligado a prestar el servicio a cualquier usuario, aunque puede negarse a prestarlo por las causas establecidas en el ordenamiento municipal... (como puede ser que el cliente este siendo perseguido por las fuerzas del orden, en caso de que el usuario se encuentre en estado de embriaguez o intoxicación por estupefacientes (excepto que su vida o integridad física corra peligro), cuando el atuendo del cliente su equipaje o la mascota puedan dañar el vehículo. En caso de una persona con perro guía, no podrá negarle el servicio por esas causas...)
- El taxista está obligado a seguir el trayecto más corto, salvo petición del cliente de llevar otro recorrido.
- En cuanto a devolución está obligado a dar devolución de billetes de 20 Euros y de 50 Euros si la cantidad a pagar excede de 20 Euros.
- Obligación de expedir un tique o recibo por el pago del servicio en caso de petición del usuario.
- Los taxistas tienen permiso a pedir dinero en garantía de un total de media hora en zona urbana y de 1 hora en carretera ante la petición de un usuario que le espere.
- El taxista tiene derecho a rechazar un cliente por comportamientos ofensivos.

Tarifas

Las tarifas de taxi pueden variar dependiendo de la ordenanza municipal a la que pertenezcan, son reguladas y establecidas por la administración, son tarifas fijas que no varían inmediatamente.

Tienen dos tarifas para zona urbana, la diurna y la nocturna que es más cara, y además están las tarifas de carreras al extrarradio, o puntos a las afueras del municipio, o pueblos cercanos más la bajada de bandera o los tiempos de espera.

Los precios en España de una ciudad a otra pueden tener una diferencia de hasta el 110% en horario nocturno y de hasta un 89% en horario diurno, siendo la ciudad más cara Tarragona y la más barata las Palmas de Gran Canarias. Cuando hablamos de precios, hay que tener en cuenta que estos están reguladas por las ordenanzas municipales en todos los aspectos, por lo que para cada coste siempre vamos a encontrar diferencias de una ciudad a otra. El coste de bajada de bandera puede ser más caro en Valladolid que en Palencia, pero a la inversa en el coste por kilómetro.

Lo primero a explicar será de qué se compone el precio de un taxi, para finalmente dar unos costes totales en ciudades de toda España.

El precio de una carrera de taxi está formado por 4 conceptos básicos:

1. La bajada de bandera: Es una cantidad fija, que se suma al subirse al taxi e iniciar el trayecto, el taxímetro no comenzará desde 0 directamente sumara a partir de un precio medio en España de 1,82Euros.
En Teruel la bajada de bandera es de 3,8Euros mientras que en Ceuta es de 0,9Euros, 4 veces más barato.
En algunas ciudades, esta parte del precio total de una carrera no se aplica, como en Bilbao, La Coruña, Lérida, San Sebastián, Vigo y Vitoria.

2. Carrera mínima: Es el valor mínimo que el usuario tendrá que pagar aunque no haya llegado a la distancia mínima correspondiente a esa cantidad, el importe medio en España es de 3,63Euros, en Valladolid la carrera mínima es de 5 Euros.
En algunas ciudades, no se aplica la carrera mínima, y se aplica en sustitución la bajada de bandera como son Barcelona ciudad Real, Gerona, Huesca, Las Palmas de Gran Canaria, Lugo, Madrid, Murcia, Orense, Pontevedra, Santacruz de Tenerife Zaragoza, Teruel y Tarragona.
La bajada de bandera y la carrera mínima son conceptos que en algunas ciudades son complementarios, es decir cuando se aplica uno el otro no se aplica, al subirse a un taxi y realizar una carrera por debajo del mínimo, automáticamente vas a pagar el importe por la carrera mínima, por lo que la bajada de bandera no es influyente en el precio final.
3. Distancia recorrida: En este concepto se determina el coste de la distancia recorrida por kilómetros, donde el precio medio por kilómetro es de 0,9. Nos encontraremos con diferencias que casi duplican el precio, como es Santa Cruz de Tenerife costando 60 céntimos, y Castellón donde te cobrarán 1,12Euros el kilómetro recorrido.
4. Tiempo de espera: Esta porción del precio se aplica en los momentos en los que el taxi se encuentra en espera, contando también el tiempo parado en un semáforo o circulando a una velocidad muy reducida como en un atasco, en los cuales el taxímetro sigue subiendo.

Se puede observar como los precios oscilan de 11,73Euros/hora en Las Palmas de Gran Canaria a los 23,36Euros/hora de Orense.

A diferencia que con los dos primeros elementos del precio de un taxi, la distancia recorrida y el tiempo de espera son aplicados ambos en todos los municipios.

Los 4 conceptos anteriores, componen el precio básico de una carrera de taxi, a parte existen otros suplementos que se aplican según las circunstancias:

- Día de la semana u horario: Aquellos días de la semana festivos y fines de semana tienen un sobrecosto, además nos encontramos claramente con la distinción del horario teniendo diferenciadas las tarifas de horario diurno y las tarifas en horario nocturno que son más caras.
- Dependiendo del destino: Hay determinados destinos, como pueden ser aeropuertos o estaciones, que se encuentran más apartados a las afueras del municipio, estos casos llevan una tarifa fija, por ejemplo coger un taxi de Madrid al aeropuerto te sale a 30 Euros. Muchas veces la razón por la cual se da esto es debido a que en el destino al que van no tengan opción de coger a nadie, por lo que se paga una cuantía extra a la común porque en el viaje de vuelta el taxista no contará con clientes.
- Equipaje o mascotas: el transporte de equipaje también se paga, al fin y al cabo es un peso extra en el taxi que aumentará el consumo de gasolina, se abona de media 55centímetros por maleta. En caso de mascotas también hay un coste extra que por lo general es de 1 Euro.

Tras realizar carreras de 3 km y 5 min de espera por 54 ciudades de España las conclusiones fueron de sorpresa por la gran diferencia de precios entre la más barata y la más cara:

Como coste medio del taxi durante el día se obtuvo el valor de 6,17Euros, siendo la diferencia entre la más barata y la más cara de un 89%. 4,63Euros en las Palmas de Gran canaria, y 8,34 Euros en Tarragona.

En horario nocturno, con su tarifa correspondiente más cara, se obtuvo una media de 8,07 Euros, con una diferencia entre la más barata y la más cara del 110%, coger un taxi te puede salir el doble de caro dependiendo de la ciudad en la que te encuentres. Siendo la ciudad más barata Santa Cruz de Tenerife 5,21 y la ciudad más cara Alicante 10,38Euros.

Debido a la exención de impuestos en las islas canarias, es lógico que allí se encuentre el precio más barato por una carrera, si le sumáramos el porcentaje de IVA, para una carrera en horario diurno en Las Palmas de Gran Canaria, el precio ascendería a 5,093. Aun así sería 1 céntimo más barata que la carrera más barata en territorio peninsular que sería de 5,1 en Cádiz.

Sin embargo, en horario nocturno cambia, la ciudad más barata sería Albacete con un precio de 5,7, mientras que Santa Cruz de Tenerife ascendería a 5,73. Aun sería la segunda más barata en todo el territorio Español.

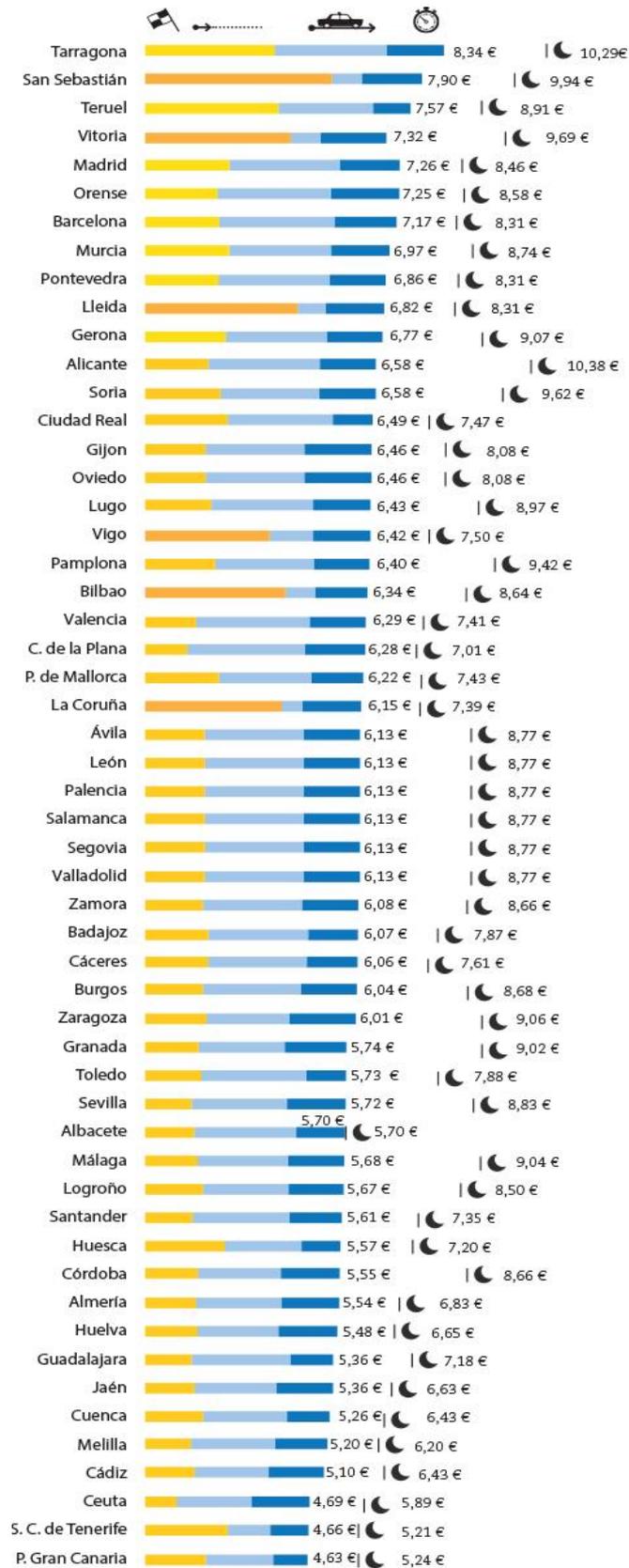


Tabla 1: Precios mayor a menor por ciudades.

Concesión de licencias.

Las licencias son el mayor bien de un taxista, y su valor no depende únicamente de lo que haya costado, sino de la cantidad de licencias activas actualmente, a más licencias más competidores y por tanto menor será el valor. A día de hoy hay activas 69.792 licencias de taxi. Cuantos más taxistas haya para el mismo nicho de mercado, menores serán los beneficios por licencia y por tanto el valor de dicha licencia disminuye. Su valor dependerá precisamente de las ganancias que pueda generar.

En su puesta en venta por la administración, las licencias de taxi no han costado más de 500Euros, de hecho el ayuntamiento de Madrid establece que para la concesión de una licencia nueva en 2019, se deberá abonar la cantidad de 491,30 Euros. En Barcelona, las últimas ventas de licencias tuvieron lugar antes de la entrada del Euro, y costaban en torno a 438 Euros.

Ha sido a raíz de la característica *incaduca* de las licencias que se ha generado un mercado secundario al cual se ha debido el aumento exponencial de su valor al estar reguladas por la ley de la oferta y la demanda.

Tabla 2: Precio de las licencias taxi emisión en el ayuntamiento

III. CUOTA TRIBUTARIA

Artículo 4. La cuota tributaria se determinará por una cantidad fija señalada según la naturaleza del servicio o actividad, y de acuerdo con las siguientes tarifas:

Epígrafe 1. Servicios y actividades relacionadas con las licencias de autotaxis	
	Euros
a)Otorgamiento de licencia de autotaxi	491,30
b)Transmisión de licencia de autotaxi	584,75
c)Expedición de duplicado de licencia de autotaxi	8,00

Así pues hasta antes de la aparición de las licencias VTC, Uber, Cabify... el precio de una licencia podía rondar los 300.000 Euros en el mercado secundario, actualmente su coste de obtención esta en torno a los 93.000 Euros (*valor medio del precio de la licencia en el mercado secundario de 41 provincias de la comisión nacional de los mercados y la competencia*) debido a ese aumento de competidores perdiendo valor. Esta situación también es posible en un entorno en el que la población está disminuyendo, ya que las licencias no son anuladas tras la jubilación.

Algunos propietarios afirman que han amortizado su licencia en 3 años, sin embargo otros no pueden evitar sentirse defraudados al haber finalizado el pago de su licencia y que ahora su precio haya bajado tanto a causa de la entrada de otros propietarios en el sector, al igual que todos aquellos que firmaron la compra a un precio mayor, y aun habiendo abonado ya la cantidad a la cual se encontraba su precio, han de seguir pagando, estos son las víctimas de un sistema que no se ha sabido regular justamente y que ahora salen a la calle para que sus licencias no se devalúen mas.

Las licencias no son solo el permiso de un trabajo, suponen también un colchón de jubilación a todos estos taxistas ya que no caducan, una vez ha sido concedida puede ser transmitida, y será válida si el nuevo dueño cumple con los requisitos.

Para la concesión de las licencias de taxi, los candidatos deben cumplir unos requisitos muy estrictos, además de cumplir unas normas y reglamentos para no perderla y ser multados. Sobre esto encontramos una información genérica a nivel estatal, pero aquí vamos a referirnos a lo establecido en el ordenamiento de autotaxis de Valladolid (Capítulo II):

- Cada licencia tiene un único titular y un único vehículo. Una persona no puede ser titular de más de una licencia excepto en caso de tenerlas con anterioridad a esta ordenanza o heredarlas por mortis causa.
- Se puede obtener por otorgamiento de la EGA (Entidad de Gestión de Área) siempre y cuando no superen el número máximo establecido por la administración de Castilla y León o la EGA. Se procederá a un aumento de licencias por necesidad y conveniencia del servicio.
- Se solicitarán en la ATPCVA (Asociación de Taxistas Valladolid).
- **Requisitos:** ser persona natural mayor de edad con nacionalidad española o de un estado miembro de la Unión Europea. Estar empadronado en cualquier municipio integrante de la ATPCVA donde se solicite.
 - Además de tener permiso de conducción de autotaxi por la ATPCVA. En caso de persona jurídica será el socio mayoritario quien aportará dicha concesión, y no podrá esta ser aportante del permiso a otra entidad ni ser titular de otra licencia de autotaxi.
 - Permiso de conducir al menos de un año de antigüedad.
 - Carecer de antecedentes por infracción penal.
 - Superar los exámenes y pruebas de la EGA.
 - Acreditación de no padecer enfermedades infecto-contagiosas.
 - Acreditar conocimiento suficiente de la lengua castellana.
 - Presentar certificado de aptitud psicológica.
- **Incompatibilidad:** No podrán solicitar licencias de autotaxis funcionariado en activo, aquellos que hayan sido sancionados por pérdida de licencia titulares de otra licencia (salvo adquisición mortis causa), aquellos que hayan transmitido una titularidad en los últimos diez años.
- **Procedimiento:**
 1. Estudio de las necesidades por calidad, población, tipo de crecimiento de los núcleos de población (residencial, turístico, industrial,...), repercusión de las nuevas licencias a otorgar en el transporte la circulación y la movilidad.
 2. Consulta a las asociaciones de consumidores y de representante del sector en plazo de un mes.
 3. Publicación del acuerdo en el boletín oficial de la provincia e inicio del cómputo del plazo para la presentación de solicitudes.

4. Terminado el plazo, se publicará la lista de solicitudes aprobadas en el boletín oficial de la provincia dejando un plazo de 15 días para las alegaciones de las asociaciones de profesionales en defensa de sus derechos e intereses.
 5. Finalizado el plazo la EGA resolverá la concesión de las licencias a favor de los solicitantes con mayor derecho acreditado. Plazo máximo de resolución de seis meses desde el día siguiente a la publicación.
 6. Dos casos en la adjudicación de licencias:
 - a) Licencias en favor de quienes conduzcan un autotaxi en modalidad de contratación asalariada, por rigurosa y continuada antigüedad acreditada en el ATPCVA, pudiendo perderse la continuidad por abandono voluntario de la actividad durante seis meses.
 - b) Licencias en favor de personas físicas jurídicas solicitantes mediante concurso libre dando preferencias por antigüedad de empadronamiento o domicilio social en cualquier municipio de la ATPCVA.
- **Documentación:** declaraciones fiscales y de la seguridad social exigidas, recibo del pago de las tasas de la EGA, permiso de circulación del vehículo adscrito a la licencias, permiso de conducción correspondiente, permiso de conducción de autotaxi en el ATPCVA, tarjeta de inspección técnica del vehículo (vigencia del reconocimiento periódico legal), declaración jurada de no dedicarse a otra profesión mientras ostente la titularidad; A entregar en un plazo de 30 días desde la notificación de concesión de licencia.
 - **Transmisión:**
 - Por fallecimiento a quienes resulten sucesores a título de herencia o legado.
 - Por jubilación del titular.
 - Por incapacidad o gran invalidez.
 - Por imposibilidad del titular a reunir y cumplir los requisitos.
 - Por acuerdo de transmisión inter vivos, siempre que el transmitente haya sido titular en activo de la licencia durante un periodo mínimo de 3 años.
 - Por retirada del permiso de conducir.
 - Otras causas de fuerza mayor apreciadas por la EGA.
 - Las personas que sean titulares de licencias debido a transmisión, no podrán transmitir la segunda hasta pasado un plazo de 5 años. Si se transmitiera esta, no podrá definitivamente optar a la adquisición de una segunda licencia.

Impuestos

Los taxistas deben pagar un tipo impositivo reducido del 10% de IVA según la Agencia Tributaria, por considerarse una prestación de servicios de transporte de viajeros y sus equipajes.

Sin embargo últimamente con todas las polémicas entre Taxis y VTC, el flujo de noticias acerca de lo que realmente pagan unos y otros es constante desacreditándose mutuamente sobre quien contribuye más, quien lo tiene más complicado a la hora de obtener un beneficio suficiente, o sobre el tema de la economía sumergida, los pagos en B.

Los taxis aunque son considerados servicio público, no dejan de ser autónomos, y en su caso se encuentran incluidos en la tributación por módulos que se basa en el método de estimación objetiva y en el régimen especial simplificado. Este tipo de tributación se basa en estimaciones de hacienda sobre el beneficio anual, que en este sector lo calculan por la distancia recorrida del vehículo, pagando al trimestre unos 60 Euros de IVA y 50 Euros de IRPF. Además, si el dueño de la licencia se encuentra amortizándola no está obligado a pagar la cuota de IRPF. Para los resultados de IRPF de 2016, su tipo efectivo fue de un 2,17%.

Por regla general la cuantía del pago fraccionado será del 4% del rendimiento neto aplicable, en caso de autónomos con un asalariado el 3% y del 2% cuando no se disponga de personal.

Se encuentra regulado por la orden HAC/1264/2018. Al igual que todos los autónomos incluidos en esta orden, los taxistas también deben cumplir unas normas para seguir en este tipo de tributación más blanda. No deben exceder de la tenencia de 4 vehículos, la facturación tiene un límite máximo de 250.000 Euros, lo que significa que pueden declarar facturas, cobros o dinero hasta alcanzar el límite ya que en la declaración de la renta siempre pagaran lo establecido en esta orden.

Debido a esta característica de este régimen, existen los llamados “moduleros”, no solo en el sector del taxi sino en todos los sectores que se encuentran incluidos en esta regulación, consistente en aquellos autónomos que llevan a cabo acciones fraudulentas bajo esta tributación realizando facturas falsas sobre servicios o productos que no han tenido lugar, llevando a cabo así un lavado de dinero B, legalizando dinero no declarado y beneficiándose estas empresas de la deducción de un gasto no realizado.

Se calcula que su aportación a las arcas del estado de manera directa es de unos 64 millones de Euros anuales, 63.929.472 Euros, calculando un pago IRPF de unos 600 Euros por año, y una recaudación por IVA de unos 350 anuales por taxista.

Tabla 3: Estimación de la tributación de un taxista por hacienda

**Ejemplo de fiscalidad para un propietario licencia de taxi
en Madrid - Estimación objetiva (módulos)**

Distancia recorrida declarada	Rendimiento neto anual establecido por el régimen de módulos	Pago trimestral IRPF	Cuota devengada de IVA anual	Pago trimestral IVA	Total impuestos anuales abonados - sin aplicar deducciones
60.000 km año	10.361,69€	157,50€	1.430,26€	71,51€*	916€**

*Nota: cuarto trimestre a regularizar anualmente (deducciones de IVA soportado y kilometraje que pueden conllevar el no abono del IVA).

**Nota: No se tiene en cuenta en los resultados la amortización del vehículo y las facturas a deducir, que conllevarían una disminución en el pago de los indicados.

Tabla 4: Rendimientos Autotaxi por unidad

Actividad: Transporte por autotaxis. Epígrafe I.A.E.: 721.2			
Módulo	Definición	Unidad	Rendimiento anual por unidad antes de amortización Euros
1	Personal asalariado	Persona	1.346,27
2	Personal no asalariado	Persona	7.656,89
3	Distancia recorrida	1.000 Kilómetros	45,08

NOTA: El rendimiento neto resultante de la aplicación de los signos o módulos anteriores incluye, en su caso, el derivado de la prestación de servicios de publicidad que utilicen como soporte el vehículo, siempre que se desarrollen con carácter accesorio a la actividad principal.

Tabla 5: tipo efectivo tributación por modulos transporte (taxi)

	Tipo efectivo y tasa de fracaso por agrupación de IAE. Método de estimación objetiva (actividades no agrícolas)									
	Tipo efectivo atribuible					Tasa de fracaso				
	2012	2013	2014	2015	2016	2012	2013	2014	2015	2016
1. Empresariales	8,26	8,38	8,46	7,44	7,27	3,07	3,03	3,11	3,05	3,50
13. Industrias transformadoras de los metales. Mecánica de precisión	9,99	8,99	9,24	7,90	-	0,80	0,94	1,27	0,39	-
14. Otras industrias manufactureras	11,55	11,96	12,05	11,36	13,54	0,65	0,59	0,68	0,48	0,36
15. Construcción	8,84	8,45	8,73	7,36	-	0,25	0,27	0,28	0,04	-
16. Comercio, restaurantes y hospedaje, reparaciones	9,04	9,33	9,35	8,30	8,14	0,43	0,39	0,37	0,19	0,15
17. Transporte y comunicaciones	3,07	3,15	3,29	2,56	2,17	12,20	11,60	12,13	12,18	12,99
18. Inst. financieras, seguros y servicios prestados a empresas y alquileres	2,41	2,55	2,65	2,07	1,82	1,36	1,31	1,02	0,38	0,47
19. Otros servicios	8,69	9,23	9,45	8,62	8,88	0,51	0,51	0,53	0,33	0,22
Producción de mejillón en batea	10,46	9,45	10,57	14,23	9,53	3,59	5,07	4,13	3,00	2,32

Tabla 6: Tipo efectivo tributación por modulos (Taxi)

Rendimiento de las actividades económicas por epígrafes de IAE. Método de estimación objetiva (actividades no agrícolas)				
	Número de actividades	Rendimiento positivo	Tipo efectivo atribuible	Tasa de fracaso
<input type="checkbox"/> 1. Empresariales	436.683	4.212.605	7,27	3,50
<input type="checkbox"/> 14. Otras industrias manufactureras	2.495	38.974	13,54	S.E.
<input type="checkbox"/> 16. Comercio, restaurantes y hospedaje, reparaciones	300.605	3.305.212	8,14	0,15
<input type="checkbox"/> 17. Transporte y comunicaciones	113.535	653.758	2,17	12,99
<input type="checkbox"/> 172. Otros transportes terrestres	113.179	651.206	2,15	13,03
1721. Transportes de viajeros	59.298	298.855	2,46	21,61
1722. Transporte de mercancías por carretera	53.881	352.352	1,89	3,58
<input type="checkbox"/> 175. Actividades anexas a los transportes	356	2.552	7,52	0,84
<input type="checkbox"/> 18. Inst. financieras, seguros y servicios prestados a empresas y alquileres	3.413	21.687	1,82	0,47
<input type="checkbox"/> 19. Otros servicios	15.128	178.133	8,88	0,22
Producción de mejillón en batea	1.507	14.841	9,53	S.E.

(https://www.agenciatributaria.es/AEAT/Contenidos_Comunes/La_Agencia_Tributaria/Estadisticas/Publicaciones/sites/rae/2016/jrubikf229c4c61ef7df47ac2e5c9d91e5a9f7ad6e1958d.html)
<file:///C:/Users/alberto/Downloads/81%20ORDENANZA%20AUTOTAXI.pdf>

<https://www.sevitaxi.es/images/pdf/ordenanza-definitiva-2014.pdf>
<https://www.sevitaxi.es/index.php/informacion-general/informacion-usuarios-del-taxi/55-derechos-y-obligaciones>

https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/taxi-blanqueo-evasion-impuestos-especulacion-licencias_0_1159684858.html

[Comision Nacional de los mercados y la competencia.](#)

<https://maldita.es/maldito-bulo/que-sabemos-sobre-la-imagen-que-compara-las-condiciones-de-los-taxis-y-los-VTC/>

(https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_81.pdf?idNormativa=2ba87b3cb0e4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_81&cacheKey=28)

<https://www.ocu.org/coches/coches/informe/taxis-precios>

<http://www.stac.cat/wp-content/uploads/2011/01/lott-actualizada-a-febrero-2010.pdf>

http://www.stac.cat/wp-content/uploads/2011/01/reglamento_nacional_del_taxi.pdf

https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-08-04/huelga-taxi-VTC-licencias-Uber-Cabify-unauto-fedetaxi-ELITETAXI_1599537/

Tabla 7: Rendimientos tributación estimación directa (VTC)

Método de estimación directa por agrupación de IAE y género
IAE: 17. Transporte y comunicaciones , Género: Total

	Rendimiento Directa: normal y simplificada	Rendimiento Directa normal	Rendimiento Directa simplificada	Rendimiento Positivo Directa normal	Rendimiento Positivo Directa simplificada
Número de empresarios	35.843	2.607	33.235	1.994	26.629
Número de actividades	40.890	2.919	37.971	2.236	30.347
INGRESOS COMPUTABLES	3.532.739	582.570	2.950.168	536.971	2.682.931
Ingresos de explotación	3.492.728	573.361	2.919.367	528.123	2.654.737
Otros ingresos	39.126	8.865	30.261	8.529	27.680
Excesos de amortización deducida	885	344	541	319	514
CONSUMOS INTERMEDIOS	1.951.826	349.079	1.602.747	313.707	1.399.616
Consumos de explotación	704.705	138.232	566.472	123.506	488.625
Otros gastos de explotación	1.236.382	209.069	1.027.314	188.628	902.993
Arrendamientos y cánones	74.600	14.450	60.150	12.929	46.954
Reparaciones y conservación	223.447	34.757	188.690	31.815	168.020
Servicios de profesionales independientes	51.838	11.245	40.593	10.510	34.694
Otros servicios exteriores	680.751	116.688	564.063	106.375	502.667
Otros gastos fiscalmente deducibles	203.751	31.709	172.041	26.794	149.228
Incentivos al mecenazgo	1.996	219	1.777	206	1.431
Otros impuestos	10.739	1.778	8.961	1.572	7.998
VALOR AÑADIDO	1.580.913	233.491	1.347.421	223.264	1.283.315
GASTOS DE PERSONAL	784.460	138.785	645.675	125.477	553.444
Sueldos y salarios	528.861	100.783	428.078	91.778	368.455
SS a cargo empresa	239.824	34.412	205.412	30.538	174.588
Otros gastos de personal	15.775	3.590	12.186	3.162	10.401
RENDIMIENTO BRUTO DE EXPLOTACIÓN	796.453	94.707	701.746	97.787	729.871
Amortaciones y provisiones	188.615	27.306	161.310	24.853	145.635
RENDIMIENTO NETO DE EXPLOTACIÓN	607.837	67.401	540.437	72.934	584.236
Gastos financieros	23.406	4.628	18.778	4.152	16.633

RENDIMIENTO NETO DE EXPLOTACIÓN	607.837	67.401	540.437	72.934	584.236
Gastos financieros	23.406	4.628	18.778	4.152	16.633
RENDIMIENTO ACTIVIDADES ORDINARIAS	584.432	62.773	521.659	68.781	567.603
RENDIMIENTO NETO REDUCIDO	584.302	62.766	521.536	68.774	567.481
RATIOS					
ESTRUCTURA					
Nº de actividades por empresario	1,14	1,12	1,14	1,12	1,14
ECONÓMICOS					
Tasa de Valor añadido	44,75	40,08	45,67	41,58	47,83
Tasa de Gastos de personal	49,62	59,44	47,92	56,20	43,13
Margen bruto de explotación	22,54	16,26	23,79	18,21	27,20
FISCAL					
Tasa de rendimiento generado por tributación	16,54	10,77	17,68	12,81	21,15

Salarios

El salario de un taxista no se define como todos sus ingresos, dependerá mucho de la comunidad autónoma y del periodo en el que se encuentre. Los ingresos medios de un taxista los calcularemos a raíz de las medias en precios por carrera y los kilómetros medios recorridos anualmente.

La media estimada según usuarios y periódicos, es de unos 100.000km anuales, sin embargo, utilizaremos la media estimada para el pago de impuestos que utiliza la Agencia Tributaria Española, siendo esta de 60.000 km. Contando con el cobro de 2,5 Euros por km de media, media global de las tarifas teniendo en cuenta los distintos precios por horarios y días laborales o festivos. El resultado es de unos ingresos de unos 12.500 Euros al mes.

A este número habrá que restarle todos los gastos fijos mensuales que hemos explicado anteriormente.

Teniendo en cuenta la elección de 60.000km anuales tendremos que multiplicar las cifras obtenidas para los resultados de 100.000 km por 0,6 siendo así los gastos en talleres de 1.317Euros y en Gasolina de 4.080Euros, los gastos en ITV no varían siendo 78Euros anuales. El resultado es de 456,25Euros al mes.

Valor del cual se desgravan para el pago de impuestos.

Siendo su pago por impuestos de 916Euros anuales, 76,33Euros mensuales, el salario medio estimado de un taxista es de 11.967,42 Euros.

En realidad, esto representa los beneficios medios de una licencia de taxi, hay que tener en cuenta, que mientras que una licencia de taxi puede ser explotada 16 horas por día, descontando un día a la semana obligatorio de descanso, los trabajadores no suelen pasar tantas horas seguidas al volante. Por lo que muchas veces son dos conductores con dos turnos, consiguiendo así rentabilizar al máximo su licencia. Algunos propietarios, contratan segundos conductores pagándoles el sueldo mínimo, otros son propietarios conjuntos llevándose un 50% cada uno, otros son contratados con unas condiciones mutuamente acordadas que les permite tener un salario por encima del mínimo establecido por ley.

Impacto económico

Al hablar de impacto económico no hay que tener únicamente en cuenta la facturación de cada taxista, hay que tener en cuenta un círculo mucho mayor que contiene todo aquello que nos encontramos al pensar en un taxi y su conductor.

Las carreras son lo primero y muchas veces lo único visible, lo que nosotros pagamos cada vez que cogemos un taxi, y por ende pensamos en el taxista un trabajador más que está cobrando por un servicio; sin embargo detrás de que esto pueda tener lugar, nos encontramos con muchos otros factores, como son la compra de un coche para este servicio, que suelen cambiar cada 5-7 años, el consumo de gasolina, las reparaciones y el mantenimiento del vehículo en el taller...

Los taxistas como venimos y seguiremos explicando tienen severos controles por parte de la administración y el estado a través de la ITV (inspección Técnica de vehículos y la DGT (Dirección General de Tráfico) que controlan el estado del coche en cumplimiento de sus obligaciones. No pasar el control, podría costarles la licencia, lo cual supone un gasto mayor que el de un individuo con su coche de uso privado ya que para este las exigencias no son tan estrictas.

La ITV (Inspección Técnica de Vehículos) han de pasarla todos los vehículos, según el tipo y la antigüedad tendrán unos periodos u otros. Los vehículos turismo particulares son los equivalentes a un autotaxi, en cuanto a que son los mismos vehículos, la diferencia está en el uso que se hace de él, y por ello los controles cambian.

Los turismo particulares han de pasar la primera ITV a los 4 años de antigüedad, a partir de ahí cada 2 años hasta llegar a los 10 y una vez cumpla los diez años deben pasarla anualmente. Cada vez que se lleva el vehículo a pasar la ITV supone un coste directo en cuanto al pago a la administración por la renovación de la autorización de circulación (la pegatina que nos ponen en la luna del coche), y un gasto en cuanto al mantenimiento previo, reparaciones y revisión del estado del vehículo antes de acudir con el coche a la ITV para poder superarla y no tener que repetir el proceso con sus consiguientes costes. Como en muchos otros aspectos, el coste de la ITV varía según la provincia ya que es una competencia autonómica y según el tipo de vehículo, por lo general el coche que usa diésel suele ser más caro que el coche de gasolina. Sería lógico pensar que para turismos híbridos y eléctricos fuese más barata, sin embargo aún no han establecido una lista de precios para estos nuevos tipos de vehículos y han de pagar como uno de gasolina, salvo en algunos centros que han puesto descuentos, con el fin de motivar y premiar la compra y el uso de un coche eléctrico. Las Variaciones de precio se encuentran:

- Por comunidad autónoma: Los precios más bajos para vehículos de combustión de gasolina los tiene Navarra cobrando ya sea gasolina o diésel, el mismo precio 33,30 Euros. Sin embargo, el precio más barato en diésel lo tiene Andalucía, cobrando 18,31Euros, siendo junto con Aragón las únicas comunidades autónomas en cobrar más por el uso de un vehículo de gasolina que por uno de diesel.

Los más altos los encontramos en Gasolina para la ciudad Autónoma de Ceuta, 47,75Euros.

La ITV más cara para vehículos diésel la encontramos en Madrid, siendo de 56,5Euros.

Tabla 8: Precios ITV por Comunidad Autónoma

COMUNIDAD AUTÓNOMA	GASOLINA	DIÉSEL	MOTOS
Andalucía	43,24 €	48,34 €	43,24 €
Aragón	39,81 €	48,68 €	21,83 €
Asturias	37,90 €	37,90 €	27,70 €
Baleares	34,46 €	50,36 €	24,43 €
Canarias	36,18 €	44,16 €	17,82 €
Cantabria	47,01 €	52,70 €	23,99 €
Castilla La Mancha	39,75 €	49,27 €	21,42 €
Castilla y León	41,10 €	48,49 €	26,38 €
Cataluña	40,42 €	45,41 €	21,11 €
Comunidad Valenciana	44,19 €	55,54 €	17,56 €
Extremadura	35,90 €	35,90 €	35,90 €
Galicia	38,95 €	46,55 €	34,30 €
La Rioja	35,15 €	44,48 €	22,29 €
Madrid	40,50 €	56,50 €	38,00 €
Murcia	39,85 €	53,70 €	24,09 €
Navarra	33,30 €	33,30 €	18,78 €
País Vasco	46,69 €	46,69 €	27,05 €
Ceuta	47,75 €	55,66 €	26,97 €
Melilla	36,13 €	41,07 €	22,54 €

- Por tipo de vehículo: Nos encontraremos
 - Gasolina: Precios entre los 33,30Euros y 47,75Euros.
 - Diésel: Precios entre los 18,34Euros y 56,50Euros.

Sin embargo para un Vehículo con licencia de taxi, estos valores cambian en la Periodicidad de revisiones:

- El vehículo ha de pasar la ITV anualmente durante los primeros 5 años desde su primera matriculación, los 5 años siguientes deberán pasarla cada 6 meses, una vez el coche ha cumplido los diez años están obligados a sustituirlo por uno nuevo.
- Además de tener mayor periodicidad en las revisiones de ITV que un turismo particular equivalente también debe pasar otras revisiones exclusivas de taxis, como la revisión administrativa municipal, revisión de sustitución, revisión de mampara (en caso de tenerla).

Podríamos pensar que al tener una mayor frecuencia de controles de ITV sería más barato para ellos, sin embargo no es así, el precio medio es de unos 39Euros y dependiendo de la comunidad autónoma, del uso de diésel o gasolina, de la tenencia

de un catalizador, será mayor o menor el coste, al igual que los turismo particulares. Nos encontramos con precios que bajan de media hasta los 30Euros como en Navarra, o que suben a más de 50Euros en Madrid

Si el taxista obtiene una resolución negativa o desfavorable, no podrá circular con dicho vehículo hasta haber solucionado las injerencias por las cuales no obtuvo una resolución favorable. Para lo cual se le dará un periodo de tiempo determinado, plazo que deberá cumplir si no quiere incurrir en una infracción grave. Se considerará infracción grave no solucionarlo en ese tiempo cuyas consecuencias pueden suponer la extinción de la licencia y la retirada de la autorización de transporte interurbano.

En España hay según los datos del INE (Instituto Nacional de Estadística) para 2018, hay 69.792 taxistas, con una revisión anual ITV por taxi se estaría facturando en torno a los 2,72 millones de euros. Teniendo en cuenta que no todos los vehículos tienen menos de 5 años, si extrapolamos la media de antigüedad en Madrid de 9,3 años usándola como media de España, la cifra anteriormente calculada se duplicaría ya que todos los vehículos superan los 5 años de antigüedad y sus revisiones de ITV serán semestralmente.

Además de estos gastos de revisiones obligatorias, los taxistas tienen unos gastos de mantenimiento cada cierto número de kilómetros:

- Cada 10.000 km recorridos, se ha de revisar siempre el aceite, el agua, líquido de frenos, diferencial caja de velocidades, alumbrado, neumáticos, limpiar el filtro del aire, y cambiar las escobillas. En caso de necesitar excepcionalmente cambio o renovación en alguno de estos elementos habrá un gasto.
- Cada 20.000 km es necesario cambiar ciertos elementos como son el aceite del motor, el filtro del aceite, y los filtros de aire.
- Cada 30.000 km revisión de las pastas de los frenos y la tensión de los frenos.
- Cada 40.000 km sustitución del líquido de frenos y de bujías.
- Cada 80.000 km revisión más completa del coche incluyendo la correa de distribución el escape.

Un taxi medio recorre aproximadamente entre 80.000 y 120.000 km por año, tomando el valor medio, un taxi normal tendría que cambiar 5 veces por año el aceite y filtros, 2-3 veces por año líquido y pastillas de frenos, y entre 2-3 veces de neumáticos siendo estos de buena calidad, en caso contrario hasta 10 veces.

Solo teniendo en cuenta estos aspectos de gastos fijos anuales, un taxista está gastando unos 400Euros en aceite y filtro de aceite anuales, la media de sustitución de frenos es de 180 Euros lo que haría un gasto de entre 360Euros y 540Euros, y en neumáticos un gasto de entre 932Euros y 1398Euros. Sumando un total de unos 2195Euros haciendo la media de los intervalos.

Estos gastos en un Taxista son fijos y anuales debido a los controles tan exigentes y frecuentes que están obligados a superar, sumando cambios menores como serían las luces, y en el peor de los casos mayores como un cambio de batería, correas de distribución o embrague en cuyo caso ya suelen plantearse la sustitución del vehículo. Siendo el número de taxistas 69.792 esto supone un impacto en la economía de los talleres de 153.193.440 Euros anuales.

Además hay que tener en cuenta su impacto en las gasolineras, otro gasto fijo, cogiendo la media de km que recorren al año 100.000 km, y el precio actual de la gasolina 1,36 Euros, además del coche medio con un consumo de 5 Litros cada 100 kilómetros, los valores calculados son de 6800 Euros anuales por taxista, 474.585.600 Euros anuales que ingresan las gasolineras por el sector del taxi.

En seguros el gasto medio para un vehículo ofreciendo el servicio de transporte de pasajeros es de 1500Euros ya que están obligados a contratar un seguro que cubra los daños a terceros, como son los daños a personas físicas, animales y los daños materiales como el escaparate de una tienda en caso de estrellarse

El total de gasto en seguros hace una cifra de 104.688.000Euros.

En cuanto a su contribución por impuestos se calculan unos 22,7 millones de Euros. Suponiendo una facturación por taxista de 3.500 Euros anuales. Si sumamos la contribución por IRPF que se estima en unos 600 Euros anuales, un total de casi 39 millones de Euros, su contribución total a las arcas del estado por facturación directa es de 64 millones de Euros.

Sin tener en cuenta los impuestos que pagan indirectamente a través del IVA del 21% con el que contribuyen en todos su gastos fijos en los talleres y revisiones como la ITV. Teniendo estos factores en cuenta, la suma total se elevaría en casi 100 millones a través de sus gastos en combustible, 32 millones por sus gastos en taller, 22 millones por seguros y en 1,1 millones más por el IVA repercutido en las ITV quedándose una cifra de 219,1 millones de Euros anuales, que van a las arcas del estado gracias al sector del taxi.

Para estimar el impacto económico total, hay que considerar el ingreso total del sector del taxi, su facturación anual, la cual obtendremos a través de los datos recogidos y calculados. Valorando no solo el precio medio, si no los porcentajes de afluencia de los distintos horarios, el diurno y el nocturno con sus correspondientes precios, las carreras durante festivos, además del porcentaje de carreteras con tarifa especial que suben la media del precio global. Al hacer una media a partir de los datos expuestos en el apartado de tarifas anteriormente explicado, obtenemos una cifra aproximada de 2,5 Euros por kilómetro.

Para calcular la facturación anual de un taxista cogeremos su media de kilómetros anuales usada por la agencia tributaria española para la estimación de los impuestos que pagan, siendo esta de 60.000 km, sale una facturación de 150.000 Euros anuales, 12.500 Euros anuales se llegan a facturar por licencia cada licencia de autotaxi. Haciendo un total de 10.468.800.000 Euros facturados por el sector del taxi al año.

Cap.2 Competidores:

Los principales competidores VTC del sector del taxi en España son Uber y Cabify, por lo tanto nos centraremos en los datos referidos a estas empresas para poder comprarlas con los datos del sector del taxi y poder alcanzar el objetivo fijado, poniendo una solución al problema. Debido a que estas empresas solo operan en las ciudades más importantes de España, como son Madrid y Barcelona, donde han generado los conflictos más importantes, trataremos de enfocar los datos según lo reflejan las ordenanzas y la legislación de estas ciudades. Siendo ambas al igual que en el resto de las autonomías prácticamente iguales.

Para avanzar con los datos sobre la legislación, debemos tener claro este modelo de negocio, ya que si bien ofrecen el mismo servicio que el taxi y aparentemente son iguales, un conductor llevando pasajeros a sus destinos cobrando por la carrera, no tienen realmente nada que ver en cuanto a la organización y regulación de ambos sectores, la mayoría de los taxistas son dueños de su licencia, en torno al 95%, siendo autónomos independientes, el otro 5% de las licencias existentes pertenecen a propietarios de varias licencias que tienen contratados conductores. Básicamente les alquilan la explotación de la licencia.

Sin embargo en el caso de las licencias VTC, la situación es inversa, mientras que son muy pocos los que tienen una única licencia explotándola como autónomos, la gran mayoría pertenecen a unos pocos propietarios que en su momento compraron a precios muy bajos. Uber y Cabify, no son propietarios de estas licencias, aportan el sistema de contratación y conexión con los clientes, negociando y finalmente subcontratando las empresas de estos propietarios modernizando su sector y dándoles el impulso que les ha llevado a aumentar el valor de sus licencias además de su negocio. Uber y Cabify se han encargado de aplicar la tecnología, para conseguir un negocio eficiente y que pudiese dar un mejor servicio al cliente. Una forma de negocio que cubre la misma necesidad aunque tienen características económicas, organizativas y tecnológicas muy diferentes.

Los conductores de Cabify y Uber, son contratados por las subcontratas de estas, que les pagan en torno a un 20 y un 25% de los ingresos generados, un sueldo que depende de las subcontratas aunque controladas por Uber y Cabify, sin embargo no se hacen cargo de los costes, solo de realizar el servicio. Los clientes en este sistema pagan a través de la aplicación, y después las administraciones de las empresas se encargan de gestionar los ingresos para pagar los gastos.

Estos conductores tendrán menos requisitos por ley que cumplir para poder realizar el servicio, ya que en este sistema otra de las diferencias respecto al sector del taxi es precisamente el control del gobierno, la legislación todavía no ha regulado más concretamente las VTC, por lo que los controles sobre los requisitos para ser conductor de VTC son establecidos por Uber y Cabify en su mayoría. Aunque no tengan la garantía del gobierno, los requisitos impuestos son bastante exigentes, no cualquiera puede ser conductor de Cabify como tratan de mostrar las asociaciones de taxistas. Entre ellos nos encontramos con la exigencia de años de antigüedad del permiso de conducir, tests de aptitud, evaluación de su jornada diaria.

Aunque no sean controlados por el gobierno, a Cabify y Uber no les interesa disminuir su calidad de servicio, y mientras que los conductores de taxi no tienen una evaluación del cliente sobre la cual dependerá su sueldo o conservación del puesto, Cabify y Uber sí, a través de la aplicación, una vez finalizado el servicio, piden al cliente evaluar al conductor, y además también piden al conductor evaluar a los clientes. De tal modo que en lugar de tener una inspección cada x tiempo como podría tener un taxista, estos están siendo evaluados en su día a día, no solo en su aptitud como conductor, sino que también en su comportamiento y cortesía con los clientes.

Legislación aplicada a VTC:

Los VTC son una prestación de servicio de transportes que si bien no es nuevo, es ahora cuando ha crecido exponencialmente provocando muchos problemas con su homólogo, el sector del taxi, un sector extendido conocido y usado por la mayor parte de la

población, el cual cuenta con una presencia histórica y absoluta en todo el país convirtiéndose en un servicio necesario y considerado público a pesar de ser clasificado como transporte privado.

Debido a su histórica presencia, cuenta con una legislación precisa que lo regula, mientras que en las nuevas VTC como son Uber y caify, no cuentan con tanta legislación o nos encontramos con vacíos legales que provocan las discusiones entre unos y otros.

El Real decreto ley 3/2018 20 de abril regula lo concerniente a VTC, modifica la materia de arrendamiento de vehículos con conductor de la ley 16/1987 30 de julio, entre otras cosas, eleva a rango de ley:

- La norma de la proporción de 1/30 (una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi).
- El art. 91 se modifica y pasa a determinar que la autorización de arrendamiento con conductor de ámbito nacional habilita, exclusivamente, para realizar servicios d carácter interurbano.

Tarifas

Los precios de las carreras en este modelo de negocio, pueden ser fijos como los que tiene Cabify, o ligados a la oferta y la demanda como es el caso de Uber, en cualquiera de los casos el precio resultante es menor que la misma carrera en taxi.

Otra diferencia respecto al taxi, es que antes de subir al vehículo ya se sabe el precio de la carrera, debido al sistema de la pre-contratación. Cabify o Uber no dejan de ser el alquiler de un vehículo con conductor, lo que supone que se encarga el vehículo previamente a través de la aplicación, para ser recogido en el lugar que te encuentras, y precisamente en la pre-contratación ya se notifica el destino, la aplicación automáticamente selecciona el recorrido y establece el precio para esa carrera. De tal modo que antes de pagar ya se sabe cuánto costará esa carrera y cuánto tardará el servicio en llegar y en caso de querer, poder contrastar con las ofertas de otras empresas como sería Uber para elegir la mejor oferta teniendo en cuenta el tiempo y el precio a pagar.

Cabify tiene establecidas unas tarifas de precios por kilómetro y tiempo de espera fijas, de tal modo que al contratar el servicio, la aplicación calcula la distancia a través del sistema GPS y establece el precio de la carrera al usuario. Cuenta con 6 categorías diferentes para ofrecer un servicio más adecuado al cliente, cada una con su tarificación específica.

Tabla 9: Precios Cabify

Categorías	Precio	Por Km.	Por min.	Mínimo inmediata petición	Mínimo reserva
Lite		1.17Euros	0.19Euros	3.5Euros zona centro 12Euros extrarradio 25Euros Provincia 15Euros aeropuerto	15Euros zona centro 24Euros extrarradio
Kids		1.22Euros	0.19Euros	5.5Euros zona centro 12Euros zona extrarradio 25Euros Provincia	15Euros zona centro 24Euros extrarradio

			15Euros aeropuerto	
Executive	1.75Euros	0.3Euros	15Euros zona centro 15Euros zona extrarradio 25Euros Provincia 15Euros aeropuerto	20Euros zona centro 24Euros extrarradio
Group	2.2Euros	0.3Euros	35Euros zona centro 35Euros zona extrarradio 50Euros Provincia 35Euros aeropuerto	50Euros zona centro 50Euros extrarradio
Access	1.08Euros	0.19Euros	5.5Euros zona centro 12Euros extrarradio 25Euros Provincia 15Euros Aeropuerto	15Euros zona centro 20Euros extrarradio 24Euros provincia
Ecotaxi	Regulada por taxímetro.			

En caso de cancelación del servicio, es gratuito hasta 5 min antes de la hora acordada para la petición inmediata y hasta 1 hora antes de la acordada para la reserva. En caso de cancelar más tarde, se cobrará el importe mínimo.

Al igual que en los taxis, existen tasas extra sobre el precio base establecido por la tarifa, que se aplican según unas circunstancias determinadas, y también dependiendo del horario, por los periodos de mayor afluencia, pero siempre se avisará de ello e incluirá en el precio inicial informando así al cliente.

Nos encontramos aquí con las tasas de servicio, suplemento por alta demanda y en caso de pago en efectivo, suplemento de 0,2Euros.

En cuanto al horario, los viernes de 20:00 a 00:00 y los sábados de 00:00 a 06:00 el precio se incrementa en 1Euros sobre el precio base por ser periodos de mayor afluencia.

El precio se puede ver modificado si una vez contratado el viaje realizas un cambio de itinerario, si realiza paradas intermedias no programadas, por tiempos de esperas, y por peajes.

Uber por su parte el precio fluctúa más, ofrece la opción dos tipos de vehículos, el UberX y el Black más caro, y su precio está compuesto por 3 factores, una tarifa base, tiempo, distancia. Las fluctuaciones en sus precios van cambiando constantemente en función de la demanda, cuanto mayor sea la demanda, mayor será el precio.

No tienen una lista de precios como Cabify, aunque el cliente siempre sabrá el precio antes de realizar la contratación, debido a ello los datos que aportaré son por el servicio que contraté de UberX en Madrid de Moncloa (entrada Paseo Francisco de Sales) a plaza Castilla a las 16:47 llegando a mi destino a las 17:00. El punto de recogida indicado fue Paseo Francisco de Sales, y el de bajada en calle Mateo Incurria en lugar de Plaza Castilla, los lugares de recogida y destino cambiaron en la facturación de la aplicación debido a la denuncia por captación de clientes de los taxistas si realizan la recogida en paradas públicas, teniendo tanto Moncloa como Plaza de Castilla paradas de taxi y de

autobús, una recogida y bajada de clientes ahí podría suponer una denuncia de los taxistas. El trayecto fue de 4,4 kilómetros por el cual aporté la cantidad de 7 Euros. Que se compone de:

- 0,4Euros de precio base.
- 1,38Euros de tiempo (13 min de trayecto) → 0,106Euros por minuto
- 5,22Euros de distancia → 1,186Euros por kilómetro

Este mismo trayecto a esa misma hora me habría costado 0,62 Euros más en Cabify utilizando las tarifas publicadas en su página oficial. Y 2,7Euros más en taxi según la página de Calculartarifataxi.com utilizada para estimar el precio de un trayecto en taxi.

Sin embargo, buscando ese mismo viaje a través de Uber, un domingo a la 7 de la tarde, el precio rondará los 8,5Euros en UberX y los 17Euros en Uber Black. La aplicación te informa del precio en el momento, y va variando como se explica en todos los artículos sobre Uber.

Impuestos

Al hablar de impuestos pensamos únicamente en el porcentaje que una empresa paga directamente a la agencia tributaria al declarar sus ingresos y contar con beneficios. Para pagar este tipo de impuestos, es completamente explícito que la empresa tenga beneficios. Aquí entra en juego la famosa ingeniería fiscal aplicada por todas estas multinacionales de las nuevas tecnologías como son Apple, Google, Facebook, y entre ellas también Cabify.

Estas empresas para evitar pagar o reducir la factura fiscal lo máximo posible, hacen uso del llamado “Precio de transferencia”, una obligación fiscal para multinacionales, que además de tener una actividad global a través de las filiales explotan la propiedad intelectual. De tal modo que fundamentalmente lo que hacen es aumentar considerablemente sus facturas por los servicios prestados por estas filiales y sociedades locales, consiguiendo que los beneficios sean mínimos o inexistentes. Básicamente, Reparten los beneficios entre las filiales para pagar por sus servicios en cuanto a propiedad intelectual.

En el caso de Cabify, aunque esta tiene su matriz en delaware, factura todos sus servicios y comisiones en España, y aunque al igual que Google utilice ingeniería fiscal para evitar declarar beneficios, estos se quedan en España pagando a su filial española las comisiones de propiedad intelectual. La estructura fiscal de Cabify finalmente está realizada de tal modo que cuando haya beneficios estarán obligados a declararlos. En su cuenta de resultados de 2015, aparece un total de 164.000Euros como ingresos de otras sociedades, podrían ser Precio de transferencia o simplemente pagos de servicios, en sus cuentas el balance final fue negativo, en torno a 1,3 millones, ya que entre los gastos tienen incluido al personal. Esto significa que sus trabajadores tributan en la seguridad social y por lo tanto aquí hay un porcentaje claro de pago de impuestos. Sus gastos de personal ascendieron en torno al millón de Euros lo que supondría aproximadamente unos 150.000Euros en IRPF. Para los años siguientes, ya ha declarado impuestos, siendo el pago en 2016 de 1,6 millones de Euros, y en 2017 llegando a los 3,9 millones de Euros.

Tanto Uber como Cabify, se encuentran entre autónomos en régimen de estimación directa lo que significa pagan un porcentaje de la diferencia entre los ingresos computables y los gastos deducibles, siendo para los transportistas de pasajeros por

estimación directa del 15,38% según datos de la Agencia tributaria, 6 veces más que la factura fiscal de un taxista.

Tabla 10: Tipo efectivo atribuible estimación directa (VTC)

Rendimiento de las actividades económicas por epígrafes de IAE. Método de estimación directa

	Número de actividades	Rendimiento positivo	Tipo efectivo atribuible	Tasa de fracaso
+				
- Total	2.068.665	24.784.367	20,83	18,52
- 1. Empresariales	1.112.699	9.603.774	16,96	25,19
+ 10. Ganadería independiente	13.437	165.848	18,09	17,46
+ 11. Energía y agua	9.822	32.751	17,96	40,96
+ 12. Extracción y transf. de minerales no energéticos y prod. derivados. Industria	3.468	27.566	13,53	26,10
+ 13. Industrias transformadoras de los metales. Mecánica de precisión	22.797	257.873	16,41	20,44
+ 14. Otras industrias manufactureras	50.442	389.089	14,01	26,13
+ 15. Construcción	205.706	1.688.921	11,45	19,79
+ 16. Comercio, restaurantes y hospedaje, reparaciones	476.877	4.524.237	19,13	26,60
- 17. Transporte y comunicaciones	40.890	636.255	20,71	20,32
+ 171. Transporte por ferrocarril	1.598	17.193	17,79	3,69
- 172. Otros transportes terrestres	26.788	484.381	20,60	18,10
1721. Transportes de viajeros	4.058	28.346	15,38	25,36
1722. Transporte de mercancías por carretera	22.518	454.522	20,94	16,68

Tabla 11: Rendimientos estimación objetiva (VTC)

Método de estimación objetiva (actividades no agrícolas) por agrupación de IAE y género IAE: 17. Transporte y comunicaciones, Género: Total

	Rendimiento	Rendimiento positivo
Número de empresarios	109.782	95.367
Número de actividades	113.535	98.788
RENDIMIENTO NETO PREVIO	1.119.580	977.092
Minoración por incentivos de empleo	6.561	5.414
Minoración por incentivos de inversión	424.740	193.872
RENDIMIENTO NETO MINORADO (1)	688.280	777.806
INDICES CORRECTORES		
Índice corrector especial (2)	86.634	86.630
Para empresas de pequeña dimensión (3)	3.583	3.583
Índice corrector de temporada (4)	497	497
Índice corrector de exceso (5)	2	2
Por inicio de nuevas actividades (6)	5.026	5.026
Rendimiento neto módulos (7)=(1)-(2)-(3)+(4)+(5)-(6)	593.535	683.066
Reducción de carácter general	34.171	34.167
Reducción de actividades económicas desarrolladas en Lorca	160	160
- Gastos extraordinarios	300	118
+ Otras percepciones	5.908	5.162
Rendimiento neto de las actividades	564.811	653.783
Rendimiento neto reducido	564.688	653.758
RATIO		
Nº de actividades por empresario	1,03	1,04

Uber a diferencia de Cabify, factura todas sus ganancias conseguidas en España en Holanda, donde tiene la su filial Europea Uber International Holding, a través de la cual opera en todos los países pertenecientes a la Unión económica Europea, por lo tanto en caso de obtener beneficios, estaría pagando sus impuestos por ellos en Holanda evitando la tasa impositiva más elevada que debería pagar si facturase en España, siendo los beneficios declarados para el ejercicio de 2017 de Uber Systems Spain de 163.514Euros, pagó 54.817Euros en impuesto de sociedades, un 33,52% del total. Esto es precisamente una de las grandes críticas a Uber, sin embargo no es una acción ilegal puesto que cumple la normativa comunitaria Europea, teniendo una filial en un país perteneciente a la unión económica Europea. Esta práctica aunque actualmente solo se critica a Uber, son muchas las multinacionales que la llevan a cabo, como Google, Apple y Amazon teniendo sus filiales en Irlanda,

En general, según los datos recogidos de la agencia tributaria española, se recogen muchos más impuestos por autónomos con licencia VTC que por taxistas, realizando estimaciones anuales, con un trayecto recorrido de 60.000 km por un taxi y por una VTC, las diferencias son de hasta 9 veces mayor los impuestos pagados por una VTC (aproximadamente 8860Euros) que por un taxista (916Euros).

En total los impuestos generados a través de estas plataformas, siendo menos los trabajadores llegan a superar a todo el sector del taxi. Hay un total de 11.200 licencias VTC, considerando que todas estuviesen siendo explotadas, se recaudarían en impuestos al año unos 99 millones de Euros.

En 2016 solo las licencias VTC que trabajan bajo la plataforma Cabify, pagaron unos 40 millones de Euros en impuestos, y calculan que para el 2019 puedan llegar a superar a todo el sector del taxi.

A este valor habría que sumar los impuestos que pagan las plataformas por sus trabajadores directos pertenecientes a sus filiales, como son programadores, atención al cliente, ingenieros, informáticos..., que en el caso de Cabify con una plantilla de unos 274 trabajadores, llegó a pagar para el ejercicio de 2017 3,9 millones de Euros y para 2018 han comunicado un pago de hasta 8 millones de Euros en impuestos, incluyendo IVA, IRPF, y Seguridad Social. e impuesto de sociedades. Demostrando que tanto las VTC como las plataformas que tanto conflicto han generado, pagan sus impuestos, superando al sector del taxi, siendo un sector 6 veces menor, ya paga casi dos veces más impuestos.

Tabla 12: Comparativa de contribución fiscal VTC y Taxi

Ejemplo de fiscalidad para un propietario licencia VTC en Madrid - Estimación directa

Distancia recorrida	Rendimiento neto anual (real)	Pago IRPF (18% por el tramo impositivo)	Cuota Devengada de IVA Anual	Pago IVA deducido	Pago IVA anual	Total impuestos anuales abonados
60.000 km año	33.326,44€	5.998,75 €	5.484,65€	2.623,17€	2.861,48 €	8.860,23€

Ejemplo de fiscalidad para un propietario licencia de taxi en Madrid - Estimación objetiva (módulos)

Distancia recorrida declarada	Rendimiento neto anual establecido por el régimen de módulos	Pago trimestral IRPF	Cuota devengada de IVA anual	Pago trimestral IVA	Total impuestos anuales abonados - sin aplicar deducciones
60.000 km año	10.361,69€	157,50€	1.430,26€	71,51€*	916€**

*Nota: cuarto trimestre a regularizar anualmente (deducciones de IVA soportado y kilometraje que pueden conllevar el no abono del IVA).

**Nota: No se tiene en cuenta en los resultados la amortización del vehículo y las facturas a deducir, que conllevarían una disminución en el pago de los indicados.

Finalmente concluir con la dificultad de aparición de economía sumergida con los pagos no declarados, ya que todos los cobros se realizan por transferencia bancaria a través de la aplicación, lo que imposibilita absolutamente la ocultación de un servicio realizado y del dinero que se paga por él, impidiendo así la existencia de acciones ilegales nacidas muchas veces de los pagos en metálicos de mano a mano, el fraude a hacienda, no declarando el dinero y no pagando sus correspondientes impuestos.

Concesión de licencias

Para la concesión de este tipo de licencias, no hay tantas exigencias ni control como con las licencias de taxi, por el momento, una de las denuncias de los taxistas y de Fedetaxi (Federación Española de Taxi).

Precisamente aunque estas plataformas facilitan al usuario la contratación de sus servicios, ¿con que garantías?, ¿qué derechos se tienen como consumidor?, al parecer, al ser relativamente nuevos en el sector la legislación no es tan extensa ni concreta como con los taxistas, lo cual ha permitido también esta proliferación acelerada de VTC en ciudades como Madrid o Barcelona.

Los usuarios de VTC están únicamente protegidos por la normativa nacional y autonómica de transportes, mientras que los taxistas tienen como regulación suplementaria las ordenanzas municipales del taxi.

Entre algunas de las exigencias que no se aplican a la concesión de licencias VTC están:

- La obligación a llevar una identificación accesible.
- Carecer de antecedentes penales.
- Ser examinados por el ayuntamiento.
- Tarifas reguladas y fijas. (las tarifas en Cabify y Uber están condicionadas a las condiciones climatológicas y del tráfico).

La mayor parte de estas licencias como hemos dicho anteriormente, pertenecen a unos pocos empresarios que en el momento de su venta las compraron en grandes cantidades aprovechando su valor mínimo. En Barcelona según la orden TES/113/2017, 8 de junio el otorgamiento de una licencia VTC, referidas aquí como autorización de alquiler de vehículo con conductor, es de 31,20 Euros.

Al igual que con el sector del taxi, también se ha generado un mercado secundario por las mismas causas, que supone un negocio seguro cuyo valor depende de la ley de la oferta y la demanda, llegando a costar entre 30.000 Euros y 50.000 Euros.

Salarios

Del mismo modo que se ha hablado de los salarios del sector del taxi haciendo un promedio sobre la mayoría de trabajadores del sector, los conductores. También se hablará de los salarios de Cabify y Uber refiriéndonos al grupo mayoritario del sector, los conductores, que en este caso no son autónomos cobrando por su facturación diaria, sino que son asalariados de las subcontratas de Uber y Cabify.

Los grandes propietarios de licencias son los que se encargan de establecer estos salarios, teniendo que cumplir con la legislación y el estatuto de los trabajadores están obligados a pagar un sueldo mínimo de 14 pagas de 900Euros por la jornada completa, que puede variar por empresas pero nunca superar las 40 horas semanales.

La ley es clara sin embargo para la aplicación en este sector deja muchas lagunas, ya que no es un trabajo que suponga entrada y salida en una oficina o establecimiento a una hora determinada, supone la responsabilidad de conducción de un vehículo aportado en este caso por la empresa, con el cuidado de no causarle daños y el riesgo de sufrir accidentes, sumado a cumplir con un servicio que satisfaga al cliente.

Entre los gastos que debe afrontar un conductor para Uber o Cabify, se encuentran el traje obligatorio como protocolo de empresa, un teléfono móvil que permita la descarga y la utilización de la aplicación con sistema geolocalizador y tarifa de datos para su uso durante la jornada diaria, el mantenimiento del vehículo, en caso de daños mayores que no cubra el seguro también deberá pagarlos el trabajador.

Al final el sueldo de un conductor de VTC es muy inferior al mínimo, debido a ciertos gastos de los cuales no están establecidos quien debe responsabilizarse. Muchos de los conductores declaran que su sueldo apenas supera los 800Euros trabajando unas 60 horas a la semana.

Mientras que las empresas declaran que son trabajadores puntuales, que las horas de trabajo están controladas a través de la aplicación por lo que no pueden superar las 40

horas de trabajo semanales, los conductores aseguran que tras la firma del contrato les exigen unos criterios sobre rentabilidad y jornada no firmados, como son la exigencia a facturar más de 3.000Euros y a trabajar 66 horas a la semana, bajo amenaza de despido.

Uber y Cabify por su parte, aseguran que en cuanto tienen conocimiento de las situaciones de irregularidad e ilegalidad, dan aviso a la empresa para que no se repita la incidencia.

Por el momento lo único que hay al respecto son declaraciones anónimas de trabajadores defensa de las empresas sin aportar documentación a la prensa, y acusaciones de sindicatos y partidos, sin embargo en cualquiera de los casos, la precariedad laboral generada es real respecto a la situación laboral del taxista medio.

Obligaciones

Para el caso de este tipo de licencias, existe una normativa menos estricta, primero, por la falta de mediación en el gobierno para ponerse de acuerdo y aprobar una legislación más concreta referida a este servicio, segundo, debido a su no consideración de sector público, sino servicio privado lo cual elimina algunas obligaciones y órganos administrativos que regulan el sector del taxi.

A las VTC solo se aplicaran aquellas obligaciones recogidas en la normativa general de transportes, y la protección de derechos de los consumidores y usuarios.

Las obligaciones para VTC, son iguales que las que tiene el taxi, la diferencia reside en que hay muchas que no se aplican a las VTC y si al taxi.

Se aplican:

- Derecho a la información previa sobre las condiciones del servicio, a la prestación del servicio adecuado, a la reclamación en caso de disconformidad, reclamaciones según las condiciones establecidas en el contrato.
- Disponibilidad de hojas de reclamaciones, al igual que los taxis, ninguno de los dos se encuentran en las excepciones de dicho reglamento.()

No se aplican:

- En detalles como la elección de aire acondicionado, mientras que con un taxi se podría exigir y llegar a abandonar el taxi sin pagar en caso de no cumplirse con la petición, en las VTC esto no está contemplado, no está estipulado en la normativa general nada acerca del aire acondicionado o la emisora de radio, por lo que a no ser que se refiera a ello en el contrato específico entre cliente y empresa, el cliente no podrá reclamar tal aspecto en su viaje.
- La elección del itinerario, mientras que en el taxi el cliente puede elegir el camino, ya que este influirá en el precio, en VTC no se contempla la necesidad, en parte porque el precio muchas veces esta ya cerrado previamente a la contratación, sin embargo tampoco hay una normativa que lo regule y establezca quien ha de elegir el itinerario, por lo que es una cosa menos a reclamar por los clientes en caso de desacuerdo.
- Disponibilidad de servicio: los taxis están obligados a cubrir unos servicios mínimos todos los días las 24 horas, al ser considerados servicio público, (de tal modo que sus horarios están regulados por la ordenanza correspondiente en

cada municipio). Sin embargo los conductores de VTC no tienen esa obligación, por lo que a determinadas horas pueden negarse a aceptar a un cliente. El cliente en este caso estaría obligado a coger un taxi.

Impacto económico

Al igual que con el sector del taxi, no se comunicará únicamente el total en valor monetario que se mueve a causa de la actividad de las licencias VTC, se tratará de deducir algunas valoraciones sobre en qué otros sectores repercute el dinero facturado por este sector.

El impacto económico global, será menor ya que el sector VTC es mucho menor que el sector del taxi, mientras que nos encontramos con cerca de 70.000 licencias de taxi en activo, las licencias VTC aprobadas para circular son 11.200, 6 veces menos.

Del mismo modo que ocurría con el taxi, para las VTC habrá que tener en cuenta una fuente importante de gastos que significan unos ingresos importantes para gasolineras, talleres y seguros, el impacto en este aspecto es menor, primero porque son 6 veces menos licencias y por tanto vehículos, y segundo porque no tienen esa exigencia por ley en las características del vehículo que sí que afecta a los taxistas.

En cuanto a revisiones de ITV, tienen las mismas al ser considerados vehículos de categoría M1, siendo anuales hasta los 5 años de antigüedad y semestralmente hasta los diez años, que obligan a cambiar el vehículo (Artículo 6 del Real Decreto 920/2017 de 23 de octubre). Por lo tanto implicaría que sus gastos de mantenimiento exigidos son aproximadamente iguales por vehículo, cogiendo un kilometraje de 100.000km anuales, que fue el estimado de media de un taxista, sus gastos estarían en torno a los 2195Euros por las 11.200 licencias VTC concedidas, resultaría un impacto a la economía de los talleres de aproximadamente 24,6 millones de Euros

En cuanto a ITV estarían pagando de media 39Euros al igual que un taxista, con dos revisiones anuales, contando con 11.200 licencias otorgadas, hacen 873.600Euros anuales de media.

El impacto a las gasolineras también será menor que el del taxi, con unos 100.000km recorridos por licencia al año, cogiendo unos valores de gasolina medios de 1,36Euros por litro, contando con unos motores de eficiencia media consumirían unos 5 litros a los 100, lo que les llevaría a un gasto de unos 6800Euros $((100.000/100) \times 5) \times 1,36$ anuales por vehículo. Haciendo un total de 76.160.000 Euros al año.

Las VTC al igual que los taxis gastan en seguros una media de 1500Euros, debido a ser vehículos que ofrecen el servicio de transporte de pasajeros, están obligados a contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra el daño a terceros como son personas físicas, animales, y objetos o materiales, de aquellos individuos que se puedan ver afectados por el accidente.

La cifra total resultante del gasto en seguros sería de 16,8 millones de Euros.

A pesar de ser un sector más pequeño, actualmente ya ha contribuido con más ingresos a hacienda que los taxistas, su impacto económico para las arcas del estado es de hasta 9 veces más por vehículo. Pagando 8.860,23Euros anuales entre IRPF e IVA. Haciendo un total de 99.234.576Euros, casi 100 millones de Euros, unos 7 millones de Euros más que el sector del taxi si contamos los impuestos indirectos que paga con todos sus gastos.

En impuestos indirectos los vehículos VTC estarán pagando unas 6 veces menos ya que aquí tienen la misma repercusión, el 21% de IVA. Siendo para sus gastos de mantenimiento en talleres de 5,166 millones, y de 183.456Euros a través de las ITV. En gasolina, el valor estimado es de 15.993.600Euros y a través de los seguros 3,4 millones, haciendo un total de 123.977.632 Euros.

Para calcular el impacto económico total se debería determinar los ingresos totales del sector VTC, según el real decreto ley del ministerio de fomento aprobado en septiembre de 2018, se estima que cada licencia VTC genera 52.667Euros anuales. Multiplicado por las 11.200 licencias aprobadas, suponen un flujo monetario total de 589.870.400Euros anuales.

Cap.3 Usuarios:

Derechos y ventajas:

Los usuarios a pesar de tener unos derechos y condiciones similares, encuentran algunas diferencias entre un servicio de taxi y uno de VTC, el más característico es precisamente el de la petición del servicio, las VTC no tienen permitido estacionar en las paradas de taxi, así como parar a recoger un peatón al hacer una señal para solicitar su servicio, solo podrán contratarlo previamente a través de la aplicación móvil que señala la ubicación en tiempo real del usuario para su recogida, también permite la reserva de un viaje para la recogida en un punto y a una hora concreta.

Pero la gran diferencia en cuanto a los derechos, está en la forma en la que estos están protegidos, la garantía que tienen los usuarios de que se cumplan y en caso de no ser así poder reclamarlos.

Con los taxis la garantía reside en su detallada regulación por reales decretos, la ordenación de transportes terrestres, el Reglamento nacional y sobre todo las ordenanzas municipales donde se explica detalladamente sus obligaciones y los derechos del usuario, a la hora de reclamar y en caso de ir a tribunales por algún conflicto en el servicio, ambos tienen delimitados por ley sus derechos de tal modo que el estado resolverá el conflicto interpretándolos y garantizando el cumplimiento de la ley.

Sin embargo en VTC, quienes respaldan y establecen los derechos de los clientes son las empresas que ofertan el servicio. En este caso, la garantía reside en el interés de la empresa por mantener la clientela, debido a que es un sector plenamente privado los clientes se irían a la competencia en caso de recibir un trato inadecuado. Lo que es seguro es que en caso de conflicto, los derechos no están protegidos por leyes que especifican la tenencia de estos, si no por leyes que dictan la obligación a las empresas de cumplir con lo establecido en el contrato. Esto puede generar vacíos sobre derechos que el cliente cree tener y no están establecidos por la empresa, o que la empresa pueda cambiar cumpliendo las normas de información, los derechos que otorga a los clientes en el contrato. Lo cual genera más dificultades y ambigüedades a la hora de resolver el conflicto por la vía legal.

Hay que tener en cuenta otra garantía en VTC, con la que no cuenta el sector del taxi, y es la valoración de los usuarios al conductor a través de la aplicación móvil, lo cual obliga al conductor a cumplir ciertos mínimos para conservar su puesto teniendo una evaluación positiva. Las empresas como hemos dicho anteriormente, no quieren perder

clientela, y esto lo conseguirán manteniendo la calidad ofrecida inicialmente, por lo que si hay trabajadores que perjudican al mantenimiento de ella, pueden ser despedidos.

Para la protección también de sus trabajadores, Cabify y Uber obligan al conductor a evaluar a los clientes a través de la misma aplicación, y ya han informado de que tomarán medidas con los usuarios con evaluaciones negativas. Además de ciertas circunstancias que como en el sector del taxi, en las cuales el conductor podrá rechazar a un cliente.

A continuación se resaltarán los derechos más destacables que tiene un cliente con cada modelo.

Con taxi:

- El usuario tiene libertad de elección de taxi salvo que se realice en las paradas establecidas, donde deberá respetar el orden de estacionamiento. en caso de querer elegir un taxi sin seguir el orden deberá dar una causa apropiada.
- Tiene que poder ver las tarifas al entrar en el taxi.
- Exigir una hoja de reclamaciones.
- En algunas ciudades como Madrid, es obligatorio que el cliente pueda pagar con tarjeta.
- Exigir condiciones como la higiene del taxi y el conductor, además de la presencia o no de música, el que se pueda o no fumar en el vehículo, además del nivel del aire acondicionado o calefacción.
- En caso de reclamación por la violación de uno de tus derechos se puede no pagar al finalizar la carrera. Cosa que con Uber o Cabify es factible debido a la automatización del servicio a través de la aplicación, y su regulación legislativa según la ley general para la defensa de los consumidores, lo cual dificulta los tramites y alarga el proceso de devolución del importe por el servicio prestado.

Con VTC:

- En caso de avería del vehículo y que este no pueda continuar, la empresa enviará otro conductor en el lugar de parada sin coste extra alguno. En caso de taxi no te cubrirán este servicio, te obligarán a pagar la carrera hasta el punto donde ha parado y no te proveerán de otro taxi, tendrás que llamar para que te recoja uno con su consiguiente bajada de bandera antes de iniciar el trayecto de nuevo y por tanto el precio incrementará.
- Permiten pagar siempre con tarjeta o en efectivo, como prefiera el cliente.
- La geolocalización permite ver que el trayecto realizado es el correcto y más corto no solo en cuanto a tiempo si no en cuanto a kilómetros recorridos. Cosa que con los taxis no ocurre, y de hecho una de las grandes criticas es precisamente a las vueltas de las que se les acusa para alargar la carrera y cobrar más.
- La función geolocalizadora permite saber cuánto tardará en llegar al destino el vehículo y cuánto tardará en recogerte.

Opinión pública:

Por lo general, los medios, así como los bandos implicados y los políticos solo tienen en cuenta la lucha existente entre taxis y VTC, nadie habla sobre cuál es la mejor opción para los consumidores, ni como se podría mejorar su situación.

Si el sector de VTC ha crecido tanto no será únicamente debido a que su precio es más barato, también por la atención prestada y la comodidad a la hora de contratarlo. Son muchos los usuarios que por unas razones u otras han decidido dejar de usar el taxi y contratar VTC, considerando que les aportan más calidad a un mejor precio.

Al igual que con todos los servicios, habrá comentarios positivos y negativos, para el tiempo de la carrera, trato inadecuado, mala conducción en lo cual ni VTC ni Taxi se libran, lo cual lleva a todo este sector de los clientes descontentos a preocuparse únicamente del coste y el tiempo de espera a la asistencia.

Las críticas sobre el recorrido realizado, afectan en su mayoría al taxi, habiéndose minorizado debido a la presión ejercida por Uber y Cabify, sin embargo no dejan de estar presentes las críticas sobre el recorrido realizado, más largo de lo normal para cobrar una carrera más larga. La tecnología ha permitido al cliente controlar esto, y Cabify y Uber lo han implantado en su modelo de negocio, sin embargo con el taxi el cliente no siempre controla el recorrido, y aunque entre sus derechos en las ordenanzas municipales, les permiten controlar el recorrido, el cliente muchas veces desconoce el lugar por el cual el taxista está yendo sin tener opción a elegir correctamente su carrera.

Mientras unas críticas afectan sobre todo al taxi, hay una de las críticas que afecta únicamente a Uber y Cabify, y es el abono de la prestación. Precisamente una desventaja del sector del taxi ante la no automatización del cobro del servicio, ni la información sobre el precio de la carrera hasta la llegada, les ha blindado contra los errores informáticos o contra los intentos de fraude a través de la aplicación, la desconexión con las nuevas tecnologías les ha protegido del peligro que conllevan. Son varias las quejas sobre cobros incorrectos, anulación de viajes y contratación de otros, e incluso cobro de viajes no contratados. Puede ser debido a virus informáticos, piratas informáticos que tratan de hacerse con tus datos bancarios.

Al final la aplicación que permite el pago a través de internet asociando una cuenta bancaria a esta, hace que aunque sea muy difícil de hackear, exista un punto más de acceso. Aunque la seguridad sea fuerte en la aplicación de Uber, puede que sea menos fuerte que otras vías como la cuenta bancaria online, y cuantas más vías de acceso haya, por muy protegidas que estén, siempre aumentará su vulnerabilidad.

La otra opción es que sean los mismos propietarios de Uber los que para disminuir las pérdidas estén causando fallos de cobros, con la esperanza de que si bien algunos serán resueltos, otros acabarán desistiendo y no tendrán que reembolsarles lo cobrado. En cualquiera de los casos el resultado final es que los datos bancarios están más vulnerables y podrán realizar cargos si tienen acceso a ellos de manera relativamente legal.

Preferencias:

Debido a una cuestión de estadística, el sector del taxi sería aún el elegido por una cantidad mayor de clientes, sin embargo hay que tener en cuenta aspectos y causas que expliquen el posicionamiento general del cliente a la hora de elegir un medio. Al igual que la segmentación de la clientela en grupos viendo las razones por las cuales unos se decantan más por un modelo que por otro.

Partiendo de la base de que hay 6 veces más taxis que VTC, hay más clientela en el sector del taxi y por tanto más probabilidades de que puedan estar satisfechos con el servicio y desconozcan el otro, por lo que no cambiarán. Si hiciéramos una encuesta global la respuesta posicionaría claramente como ganador al taxi.

Para poder realizar una valoración más exacta, deberíamos seleccionar por aquellos clientes que hayan usado los dos modelos, VTC y Taxi.

Uno de las grandes ventajas del taxi se encuentra en un segmento del mercado muy concreto y amplio, los usuarios mayores de 60 años, siendo un porcentaje elevado debido a la tendencia demográfica de los países europeos, no tienen por lo general y en su mayoría el manejo ni la confianza en los nuevos sistemas tecnológicos, prefieren moverse por lo conocido antes que arriesgarse a algo que no conocen y pueda cumplir sus temores. Otros simplemente no tienen los instrumentos necesarios, ya que para poder coger un Cabify es absolutamente necesario disponer de un móvil inteligente con sistema operativo android o ios que permita descargar la aplicación y usarla por lo tanto su única opción es coger un taxi.

Sin embargo entre la población joven, los nuevos usuarios, la salvaguarda del futuro del sector, las preferencias están más divididas, nos encontramos con un segmento de población de entre 18 y 45 años, el 100% de ellos tienen un Smartphone que les permite tener el acceso al medio. Aquí la división la podemos clasificar básicamente en 5 partes, dos muy fácilmente identificables los que defienden la liberalización del sector, y los que defienden la protección del taxi, nos encontramos con los sectores que eligen el medio por su inclinación política, siendo los de izquierdas los partidarios de la prohibición de VTC y los de derecha y centro posicionados en la liberalización y regulación del sector. Dividiendo este segmento en porcentajes iguales nos encontramos con un 20% fieles al taxi, y un 20% fieles a las VTC, el otro 60% está compuesto por una población ambigua que no se posiciona sobre cual prefieren debido a causas políticas y económicas, unos eligen el medio que mejor servicio les ofrece, otros lo eligen por la comodidad de contratación, y unos últimos son un nuevo sector de clientes.

1. Protectores del taxi: dentro de esta población, los que son más fieles al taxi se debe a sus ideas sobre la protección del sector público y por su ideal lucha contra el capitalismo y las multinacionales, por lo que cualquier producto o servicio que ofrezca alguna empresa de magnitudes importantes y con presencia internacional, serán su oposición y boicot. Y en este caso apoyo incondicional al sector del taxi impidiendo la liberalización del sector de transporte de personas y poniendo leyes y condiciones a VTC imposibles de aceptar por ellos para su continuación en el sector.
2. Liberalización del sector: del mismo modo que con los protectores del taxi, aquí nos encontramos con la oposición no tanto al sector del taxi como a las ideas de la protección de su sector en lugar de continuar con la apertura a la competencia. Estos no defienden a uno u a otro, defienden la liberalización del sector y que por la relación calidad precio del servicio la gente pueda elegir libremente que medio prefieren. No que el estado les obligue a elegir únicamente un medio, sin garantizar su mejoría ni cumplimiento por el temor a perder clientela ya que la tienen asegurada por ley.

3. Elección por calidad precio del servicio: Aquí nos encontramos con los que pueden fluctuar de un lado a otro dependiendo del servicio que les ofrecen unos u otros, ya puede ser la higiene del vehículo, la climatización, la rapidez del viaje, la calidad de conducción, el precio... y según el servicio que reciban en cada viaje irán probando uno y otro medio hasta finalmente decantarse por uno y tener fidelidad a él por el servicio recibido.
4. Elección por la comodidad: Algo muy característico en la actualidad es el pasotismo existente entre un porcentaje elevado de la población, que no se preocupan ni por el tema político, por sus derechos, por la calidad del servicio, solo quieren llegar a un destino de una forma más rápida que el transporte público. La aplicación de Uber y Cabify les ofrece la comodidad que buscan para contratar, solo tienen que abrir la aplicación estén donde estén y seleccionar su destino. Los taxis ya comenzaron hace tiempo a sacar aplicaciones para conectarse a los clientes, sin embargo no han adquirido la popularidad que les lleva a ser la primera opción de unos usuarios que no se molestarán en buscar y elegir la mejor, irán a lo primero que conozcan.
5. Nuevos consumidores: Aquí nos encontramos sobre todo con consumidores del sector VTC, consumidores que hasta ahora no les era asequible o rentable coger un taxi, y precisamente debido a la aparición del que podríamos considerar el taxi de bajo coste, la marca blanca del taxi, las VTC con sus precios inferiores a los del taxi, ahora sí que contratan ya que su capacidad económica se lo permite.

¿Que exigen los clientes?

Las exigencias de los consumidores se basan sobre todo en el cumplimiento de sus derechos, las quejas que tienen no son debido a detalles nuevos que especialicen más el sector, como por ejemplo que se les ofrezca una botella de agua al subir al vehículo, sus protestas son debido a derechos establecidos en las ordenanzas municipales y en las condiciones de los contratos entre usuario y empresa que no están siendo cumplidos. Los consumidores exigen el establecimiento de medios con los cuales puedan ver sus derechos protegidos y cumplidos. Tales como son el trayecto más corto, el uso del aire acondicionado, la elección de la música o emisora de radio, básicamente el control del ambiente del vehículo. Eso es parte de lo que está pagando el cliente, y que no se permitan ejercer esos derechos, sería como ir a un restaurante y que le sirvieran el plato empezado, por el cual no se estaría obligado a pagar y además se pudiese reclamar para dejar constancia en el registro sobre el mal servicio recibido.

Es cierto que los taxistas tienen libros de reclamaciones, sin embargo son muchas las quejas a pesar de la existencia de ellos, lo que significa que no sirven para obligar al conductor a cumplir con sus obligaciones. En el caso de la VTC, estas no tienen libros de reclamaciones, las protestas se tienen que llevar a cabo a través de la atención al cliente, y según comentan los usuarios nadie responde ante las incidencias.

Al final ni el supuesto método más eficaz del taxi implantado por la legislación y las ordenanzas municipales sirve para que los conductores cumplan los derechos de los usuarios, a los cuales cada vez les es más indiferente el conflicto puesto que su situación no parece preocupar.

La llegada de las VTC ha supuesto una gran competencia a los taxistas por lo que estos han comenzado a mejorar la calidad de sus servicios para no ver peligrar su clientela.

Aunque Uber y Cabify tengan quejas, por el momento son menores, debido a la novedad la calidad aún no ha disminuido tanto. Tienen que defender su hueco en el mercado tempranamente ganado.

Los consumidores exigen que se les tenga en cuenta a la hora de decidir sobre la prohibición o no de las VTC, ya que por el momento gracias a su llegada su situación ha mejorado, mínimo que sea visible y demostrable es la razón económica.

Parte segunda: Los actores y sus conflictos

Cap.4 El estado de la cuestión

¿Taxis Monopolio o servicio público?

Al hablar del sector del taxi entenderemos siempre la parte de servicio público al convertirse en un bien necesario para la ciudadanía, y por lo que el estado debe regular para que haya una prestación mínima, al igual que el establecimiento de unos horarios. Y lo más importante, la característica de los precios, estos no están establecidos por los taxistas, si no por las ordenanzas municipales, por lo que no están influenciados por las leyes de la oferta y la demanda siendo un sector 100% intervenido por el estado.

Sin embargo, no deja de ser un autónomo que lleva su propia empresa de transporte de personas, facturando sus ingresos, no tienen un salario fijo, precisamente aquí reside el factor principal que diferencia un sector público de un privado, mientras que en el público e trabajador tiene un sueldo y puesto fijo e indefinido, el autónomo dependerá de la clientela que tenga en su día a día, ni fijo ni indefinido.

Al final nos encontramos con un sector que está a medio camino entre el servicio público y el servicio privado, con sus ventajas como es la legislación en su favor asegurándoles su posición suprema en el mercado, y sus desventajas como es la regulación de precios y los ingresos ligados a la demanda.

¿Pero que fue antes? ¿Sector público o monopolio?

Si nos fijamos en la historia, los taxistas nacieron como autónomos a través de las licencias vendidas por los ayuntamientos y a medida que aumentaron en número se fueron agrupando en gremios, convirtiéndose en un servicio necesario, lo cual les comenzó a dar el poder típico de un monopolio. La intervención del estado en este sector comienza como una forma de proteger al consumidor, y evitar las prácticas abusivas que podrían tener lugar, fijando precios y estableciendo una serie de horarios que permitan unos servicios mínimos a cualquier hora del día y cualquier día. En este punto el sector del taxi comienza su hibridación convirtiéndose en un monopolio del estado, un sector público que no cobra del estado, sus sueldos no vienen de los impuestos, si no de la afluencia de clientes que tengan en su jornada de trabajo. Si el taxista no tiene clientes no cobrará.

El conflicto ahora no reside en las prácticas abusivas respecto a una subida de precios, si no en su capacidad para bloquear una ciudad y no afectar a los clientes únicamente al no prestarles el servicio, si no que a todos los ciudadanos.

Los taxistas no dejan de ser un gremio unificado, situación mantenida directa o indirectamente por el estado, que debido a su gran número tienen el poder característico de un monopolio, que a quienes perjudica es al conjunto de los ciudadanos.

¿VTC Regulación o prohibición?

El sector VTC comparte nicho de mercado con el sector del taxi, lo cual lleva a las disputas debido a la legislación establecida, solo debería haber 1 licencia VTC por cada 30 de taxis, sin embargo la aprobación de la cantidad de licencias VTC por los ayuntamientos en unos momentos determinados ha llevado a una proporción en ciudades como Madrid de 2 a 1.

Esto ha generado que haya un conflicto legal ya que del mismo modo que la legislación pone unos criterios, una vez la licencia ha sido otorgada no puede ser anulada fácilmente, primero que tiene las características de una licencia de taxi, por lo que una vez concedida solo debes cumplir los requisitos para explotarla, pero no cumplirlos no extingue la licencia. Los ayuntamientos no pueden como exigen los taxistas cancelar licencias VTC hasta cumplir con la proporción, ya que no sería justo, ni justificable anular las de unos dueños y no las de otros, irían a juicio y debido a la irregularidad con la cual se ha decidido la validez de una y no de otras acabarían siendo todas válidas.

La otra opción para cumplir la proporción estaría en la anulación de todas las licencias VTC, lo cual implicaría que aquellos que obtuvieron sus licencias en cumplimiento de toda legislación, las primeras otorgadas, estarían ante una situación injusta como consecuencia de una mala actuación de los ayuntamientos. Por causas ajenas esta gente se quedaría sin su trabajo, fuente de ingresos e inversión.

De existir un registro detallado en los ayuntamientos sobre las licencias VTC aprobadas y vendidas en su momento, podrían extinguirse todas las posteriormente concedidas antes de incumplir la proporción. Esta sería la forma más justa de solucionar el conflicto cumpliendo la específica ley de la proporción, la única que protege a los taxistas que es 100% demostrable de incumplimiento. Sin embargo, esta situación no ha sido debido a unos compradores de licencias VTC, si no a la posibilidad de compra proporcionada por los ayuntamientos. Por lo tanto los responsables del conflicto no son ni los taxistas ni las VTC, son los ayuntamientos al no cumplir con las leyes existentes. Por cada licencia VTC vendida tenían que haber vendido 30 de taxi. Según la legislación solo podía aprobarse nuevas licencias dependiendo del aumento de la población y por tanto de la necesidad y la demanda, en caso de justificar la venta en masa de esta clase de licencias por aumento de la demanda, se criticaría el no vender de Taxi para cumplir la proporción.

A partir de este punto, no debería permitirse la solución drástica exigida por los taxistas, sin embargo no puede quedar impune el abuso realizado por los ayuntamientos. La solución no puede ser dejar sin trabajo a más de 12.000 conductores de VTC más todos los trabajadores en administración, logística, programación... de las empresas características de estas nuevas tecnologías.

El remedio no es una prohibición total o parcial exigida por los taxistas, primeramente habrá que hacer un estudio del daño y perjuicio generado al sector del taxi y su posible compensación, además de la valoración del beneficio generado por el sector VTC al servicio.

Lo primero y más inmediato sería no conceder más licencias sin cumplir con los criterios de la necesidad del servicio, o por lo menos hasta realizar las correspondientes modificaciones en la legislación.

Por último comenzar a llevar una reestructuración en todo el servicio, igualando ambos sectores, a nivel legislativo tanto en controles y criterios exigidos, como en los requerimientos para ser conductor, las condiciones de los vehículos utilizados, y los impuestos a pagar.

Conllevaría eliminar a los taxistas de la tributación por módulos de tal manera que comenzaran a contribuir a las arcas del estado como el resto de autónomos, y a que los propietarios de VTC cumplieran las normas que por ley se exigen a los taxistas, pudiendo así el estado garantizar que los clientes de VTC estén seguros con un conductor profesional, y bajo los mismos criterios de calidad exigidos al taxi.

Aunque actualmente las VTC cumplan e incluso hayan presionado al sector del taxi para mejorar su calidad del servicio, esta calidad no está obligada por ley, sino que se debe a las normativas aplicadas y establecidas por las empresas para poder competir y no tener problemas a la hora de introducirse en un mercado tradicional. Esto significa que el día de mañana, nadie más allá que los directivos de estas empresas y sus necesidades de negocio, garantizan que este nivel de buen servicio se mantenga, dejando como siempre al consumidor desprotegido.

En cuanto a esta decisión final sobre prohibición o regulación, habrá que tener en cuenta como uno más e incluso como principal actor a los usuarios, la opinión general dentro del marco de personas que han utilizado ambos sectores, es que ha sido necesaria su entrada para la mejora del servicio, tanto por parte de las VTC con la calidad ofrecida, como la mejora de los taxistas para no perder competitividad.

En la mesa de diálogo debería haber una cuarta parte, defendiendo los intereses del consumidor, debido a ser un servicio necesario, no se puede tolerar el abuso que se ha ejercido hasta la actualidad. Y la aparición de una alternativa que ha permitido la mejora de la situación de los clientes debería ser tomada como ejemplo.

Cap.5 planes propuestos

Planes

En los planes propuestos destacan cuatro fundamentales, que conseguirían el cumplimiento de la legislación Vigente, o que la cambien adaptándola a la realidad de la situación.

El primero sería la liberalización del sector, eliminando las leyes de limitación a las licencias VTC y adecuando la ley actual a la coyuntura existente. Está solucionarían el tema de la ilegalidad, sin embargo el conflicto seguiría puesto que los taxistas no quieren tener competidores, exigen como mínimo el cumplimiento de la proporción establecida por ley.

El poder que ostenta el sector del taxi por su número de integrantes pasa a tratar de solucionar el problema de la otra manera, para que estos vean satisfechas sus peticiones y dejen de bloquear las ciudades.

Tres formas podrían por tanto hacer cumplir la legalidad actual modificando la realidad a medida de la ley.

La más clara sería la extinción o anulación de todas las licencias VTC con lo cual se vería satisfecho el sector del taxi, sin embargo esto debería llevarse a cabo a través de una ley que justificase por interés público o social las razones por las cuales se realiza

tal extinción. Puesto que la única causa de la ley sería defender los intereses del sector del taxi, su aprobación no podría llevarse a cabo.

La segunda opción sería la extinción del porcentaje excedente a la ley de las licencias VTC por orden de aprobación. Sin embargo nos llevaría al origen del problema, puesto que el sobrepaso de los porcentajes se produjo a las modificaciones de la legislación entre 2009 y 2015. Haciéndolas completamente legítimas y estando aprobadas por el tribunal supremo y muchas incluso por sentencia firme.

La tercera sería la aprobación de una ley que pueda bloquear el uso de estas licencias ligándolas a la necesidad de otro permiso para su funcionamiento. De esta forma, solo concederían el número de licencias nuevas que respeten la proporción y por tanto solo habrá una de este tipo por cada 30 de taxis.

Estas propuestas sirven para una solución rápida y a corto plazo, pero no son un remedio eficaz, al solo tratar de mantener la paz con un sector de gran poder, significaría legitimar un monopolio y protegerlo en sus condiciones actuales sin presión para auto mejorar el servicio en la relación calidad precio, protegiendo así su abuso a la ciudadanía, cuando la principal parte afectada son los clientes quienes parecen no importar porque no bloquean las ciudades.

Peticiones Taxistas

Su petición directa y principal es la veto de las licencias VTC, viendo la imposibilidad de su prohibición debido a que su existencia está recogida en la legalidad desde hace décadas, piden la inhibición de la cantidad de ellas necesarias para cumplir con la ley de 1 VTC por cada 30 taxis.

Pero además de estas dos principales, demandan unas condiciones concretas bajo las cuales deberían trabajar las VTC para considerar que cumplen la libre competencia, y bajo las cuales el servicio de estas se vería degradado, y de rentabilidad negativa, lo cual las llevaría a desaparecer del mercado.

Los taxistas para considerar respetada la libre competencia exigen que para que la VTC pueda prestar el servicio suprima el sistema de geolocalización eliminando el conocimiento de los usuarios de los conductores que se encuentran cerca, de esta forma obligan al consumidor a llamar a un VTC para recogerle en un dirección que tendrá que dar o coger un taxi a mano alzada según vea uno. Otra opción será llamar a un taxi, siendo el mismo ejemplo para la VTC, o ir a una parada de taxis. En cualquiera de los casos el servicio prestado y la comodidad del usuario se han visto degradados. Eliminando la inmediatez de solicitud, la precisión del punto de recogida, y la obligación de uso de otras aplicaciones geolocalizadoras para saber en qué punto se encuentra exactamente. Alargando el tiempo de espera desde que quieres el vehículo hasta que puedes solicitarlo y llega al punto de recogida. Para Cabify y Uber, supondría la eliminación de su máxima ventaja competitiva.

Otra exigencia es la precontracción con horas de antelación para poder prestar el servicio, actualmente, el ofrecido por VTC es precontratado, pero se puede contratar incluso para un minuto antes de la hora de salida, dependerá sobre todo de la distancia a la que se encuentre el conductor, precisamente la geolocalización les permite acortar ese tiempo de espera para lograr la mayor brevedad posible. (En Barcelona, los taxistas han conseguido que para usar el transporte VTC se obligue a contratarlo con Quince minutos de antelación.)

Lo que pretenden con estas medidas es tener la exclusividad de la inmediatez tradicional que han tenido siempre, siendo lo más rápido coger un taxi a mano alzada según se necesita.

Finalmente otra de las peticiones es una distancia mínima de carrera, demanda que surge al considerar que Uber y Cabify están utilizando las licencias VTC para cubrir el servicio de transporte de pasajeros, por ello piden que los servicios de Cabify y Uber recorran una distancia mínima de 5 kilómetros, para considerarlo así como un servicio diferente al proporcionado por los taxistas.

Peticiones VTC

Las peticiones del sector VTC son básicamente las opuestas a las de los taxistas, consisten en la defensa de la libre competencia sin legislar en detrimento de los competidores.

Unuato, la voz del sector VTC, basa la justificación de la implantación de esas medidas en una conculcación tanto de los derechos de los propietarios de las licencias, como de los trabajadores. De aprobar las reivindicaciones de los taxistas, estarían imposibilitando la actividad económica de las licencias VTC, ya que la rentabilidad sería negativa. Lo cual podría considerarse la vulneración de derechos constitucionales como el del art.33 en defensa de la expropiación forzosa.

De este modo surge otra de las exigencias, que dándose esta situación solicitarían la indemnización y compensación económica por el valor, no de la licencia como tal, sino de la rentabilidad económica que pudiera generar, llegándose a estimar una cantidad total a pagar a los propietarios de las licencias de hasta 3.800 millones de Euros. Dinero que pagaría la administración al ser los causantes de la violación de sus derechos, y por tanto los que realmente estarían sufragando esa indemnización serían todos los ciudadanos pertenecientes al país, a través de los impuestos.

Sus peticiones en definitiva son el mantenimiento de la regulación actual, conservando el principio de igualdad y no la creación de leyes que les obstaculicen y ahoguen eliminando precisamente los factores que les diferencian respecto del servicio ofrecido por los taxistas.

Cap.6 planes propuestos en España

A la hora de dar a conocer soluciones, vamos a encontrarnos con las distintas propuestas de los partidos políticos que van a depender claramente de su inclinación al liberalismo económico o su oposición, esto nos lleva a un gran número de diferentes planteamientos debido al abanico político actual, y las diversas formas de abordar o evitar el conflicto.

Ciudadanos y PP consideran que es un tema de estado y debería ser regulado por el gobierno estatal, mientras que PSOE defiende que debe ser un tema de las autonomías. Podemos únicamente habla de limitar las VTC, por su parte el PP contempla conceder ayudas a los taxis y que estas deberán ser aportadas por las VTC, ciudadanos plantea la liberalización del sector pero obligando a VTC el cumplimiento de las normas y leyes.

Sin embargo ninguno de los partidos principales lleva en su programa electoral nada referente a taxi o VTC. Las propuestas a continuación destacadas pertenecen a UPyD.

1. Homogeneización del régimen de prestación de servicios de taxis y VTC: Proponiendo la eliminación de las licencias y poniendo en sustitución la superación de un examen de acceso, contratación de un seguro y darse de alta como autónomo en caso de actividad a tiempo completo
2. Flexibilización de requisitos de licencias y tarifas: Al desregularizar el sector, los precios caerían y aumentaría el número de usuarios.
3. Compensación a los actuales titulares de licencias de taxis: No solo una compensación económica, también la integración de los servicios de taxi en las plataformas digitales.
4. Devolver la competencia regulatoria al estado, asegurando la igualdad de todos los ciudadanos del país y reduciendo el poder de los gremios de taxistas a nivel local.
5. Perseguir la ingeniería fiscal de las empresas VTC.

Una medida aplicada por el ministerio de fomento del gobierno durante el mes de abril de 2018 a nivel nacional ha sido la aprobación de un decreto ley para frenar el avance de Uber y Cabify protegiendo al sector del taxi, convirtiendo en ley dos disposiciones del Reglamento de Ordenación de Transportes Terrestres, las que hacen referencia a la proporción 1/30 de VTC respecto Taxis, a lo que se suma la obligación de realizar el 80% de sus servicios dentro del municipio donde se ha expedido la licencia. Esta medida lo que permite es poner un límite al número de licencias VTC ya que no se podrán aprobar nuevas y las solicitadas desde 2015 serán rechazadas, sin embargo todas las que se encuentra en proceso judicial y están siendo aprobadas por el tribunal supremo, seguirán en su proceso de aprobación y válidas y legales en caso de su concesión por el tribunal supremo.

La situación sin embargo no es homogénea en todo el territorio nacional, mientras que hay una comunidades en las cuales no hay una violación de las normas y las leyes, son solo 9 las provincias en las cuales no se cumple la proporción, destacando Madrid con 2 o 3 taxis por cada licencia VTC y Barcelona donde hay una proporción de 5 taxis por cada VTC. El enfrentamiento se encuentra precisamente en estas dos provincias, las que tienen la mayor densidad poblacional y mayor población en España.

La decisión que tomó el gobierno en agosto de 2018 fue delegar en aquellas comunidades que lo deseen las competencias para regular el sector VTC, más allá de la normativa actualmente existente a nivel estatal permitiendo así que cada autonomía solucione el problema como crea conveniente, esta medida es lógica en el marco presente debido a dos causas mayores:

Primero que el taxi está completamente regulado y controlado por las ordenanzas municipales y los ayuntamientos, diferenciándose en algunos detalles unas respecto a otras, como es la obligación de opción a pago con tarjeta en los taxis de Madrid que no se da en otras comunidades. Por lo tanto la reglamentación de un sector cubriendo el mismo servicio debería también ser ordenada a nivel autonómico por los ayuntamientos. Partiendo de la defensa de la igualdad en la norma lo justo sería contar con una legislación equivalente por los mismos órganos.

Segundo, que el conflicto se está dando principalmente en dos comunidades autónomas convirtiéndolo en algo excepcional, un fenómeno. El parón que ocurre a causa de la huelga en Madrid, no afecta a otras ciudades como Valladolid, en el transcurso del día

a día por lo tanto el establecimiento de una ley que regule a nivel nacional el sector VTC podría generar pugnas donde actualmente no las hay.

Debido a que las ciudades donde ha habido verdaderas disputas han sido Madrid y Barcelona, han sido las ciudades donde se están planteando soluciones y se han aplicado algunas medidas de urgencia para recuperar la normalidad.

Barcelona: En Barcelona se han propuesto varios planes que han supuesto un remedio a corto plazo del problema permitiendo el desbloqueo de la ciudad acabando con la huelga, sin embargo no supone la solución definitiva y mucho menos se han parado a pensar en la ciudadanía y el cliente del sector.

Tras varios días de huelga la Generalitat aprobó un **decreto ley** el 1 de febrero 2019 con el cual cumplían dos de las peticiones de los taxistas, además de determinadas medidas de control que impiden la circulación de las VTC sin clientela, dejándoles satisfechos parcialmente y que liberasen la ciudad.

Si bien la solicitud de los taxistas era la pre-contratación de VTC con una hora de antelación y la anulación del sistema geolocalizador del servicio VTC, la Generalitat negocio para aceptar Quince minutos de pre-contratación con la posible ampliación a una hora y la inhibición de su sistema geolocalizador en el tiempo previo a la contratación permitiendo su uso una vez el cliente se encuentra en el vehículo.

Medida que si supuso el fin de la huelga y el bloqueo de Barcelona, con un contento parcial de los taxistas pero que supuso la marcha de Uber y Cabify de la ciudad declarando la inviabilidad de su servicio en esas condiciones, puesto que precisamente es el sistema geolocalizador su mayor ventaja, suponiendo el despido directo de 1000 personas y un total de 3000 trabajadores en riesgo de despido, que dependen de las subcontratas de Uber y Cabify.

A principios de marzo, el siete, Cabify vuelve a ofrecer sus servicios tras haber realizado unos cambios en su modelo para cumplir la nueva normativa.

En lugar de establecer contratos entre cliente y empresa cada viaje, Cabify ha obligado para su utilización la firma de un contrato de un año, de tal modo que los clientes solo tendrán que realizar la pre-contratación con más de Quince minutos de espera en el primer viaje. En lo que respecta al resto es igual, pagarán por viaje y conocerán los precios antes de subirse al vehículo. De esta forma Cabify burla la ley puesto que cumple con la pre-contratación al inicio del contrato.

La Generalitat por su parte desde la aprobación del decreto anterior comenzó sus trabajos para la aprobación de una **nueva ley integral** que regule por completo la movilidad, además de imponer una serie de medidas a los taxis con el fin de mejorar su servicio, como establecimiento de turnos, condiciones menos estrictas, control de precios de contratación, aplicación de nuevas tecnologías en el sector y la renovación de la flota de taxis para reducir su impacto medioambiental.

De todas ellas, la única que realmente sería una novedad es la obligación a aplicación de nuevas tecnologías, puesto que el cambio de los vehículos es imperativo cada diez años y según la media de edad actual, en un año tendrán que renovar la mayor parte de vehículos taxi cumpliendo los requisitos de las ordenanzas, las condiciones menos estrictas no han especificado respecto a que son esos requisitos, y la regulación de los turnos ya está establecida a través de las ordenanzas municipales.

En cuanto a VTC pretenden aprobar unas medidas para el control de su actividad, estableciendo un registro en el cual deberán notificar acerca de todos los servicios realizados, la hora, el destino y la empresa contratada.

La última medida reguladora viene de parte de Autoridad Metropolitana de Barcelona, Ada Colau junto con el apoyo del PSC y ERC, han aprobado el nuevo reglamento en el cual se incluye la necesidad de una segunda licencia vinculada a las ya existentes para su uso, que guardará la proporción de 1/30 y el cumplimiento de nuevos requisitos aun no especificados. Debido a que habría menos autorizaciones de este tipo la solución sería un sorteo entre quienes cumplan los requisitos.

Supondrá el cese de actividad de miles de conductores y licencias VTC, se calcula que un 60% de las actualmente activas quedarían imposibilitadas de uso debido a la ausencia del segundo permiso que las vincula.

Debido a la polémica abierta respecto a esta nueva medida, Unuato afirma que la AMB no tiene competencias para la concesión de licencias, por lo que también habría que esperar a la finalización del juicio que se celebraría en caso de que continúen con esta medida. Puesto que Unuato, defensa del sector VTC afirma que es competencia del ministerio de fomento. Fomento por su parte le recuerda al gobierno de Ada Colau, que las competencias para la regulación de VTC son suyas y no de la Generalitat por lo que ante el decreto ley aprobado, podría llegar a ser suspendido.

Madrid: En Madrid está habiendo menos movimientos y actividad en cuanto a solucionar el problema a corto plazo y acabar con el bloqueo llegando a acabar con la huelga por agotamiento de los taxistas y su imposibilidad de seguir perdiendo dinero, ya que cada día que no trabajan no solo no reciben ingresos sino que les supone un coste movilizar el vehículo.

Sus medidas van más pensadas a solucionarlo de forma gradual con acercamientos y enfoques nuevos y no a través de expulsar a las VTC cumpliendo las peticiones de los taxistas.

La primera a destacar ha sido la introducción de un nuevo elemento en el conflicto, se hablaba de los tiempos de contratación y de la geolocalización, ellos han incluido el de la distancia mínima para contratar, evitando así el establecimiento de tiempos de pre-contratación. Obligan a que para contratar un VTC está tenga que estar situada a 300 metros de distancia respecto del cliente.

Esta ha sido una de entre otras medidas a las que llegaron a acuerdo en Enero las dos instituciones encargadas de la regulación del sector en Madrid, los gobiernos de la alcaldesa del ayuntamiento de Madrid que era Manuela Carmena y el presidente de la Comunidad de Madrid que era Ángel Garrido.

Con la **pre-contratación con distancia mínima**, han tratado de solucionar una queja de los taxistas a la cual no habían puesto petición más allá del tiempo mínimo de pre-contratación. Los taxistas se lamentaban sobre la actuación de las VTC de ir circulando sin clientes a bordo o sin un servicio contratado, y que eso era sinónimo de ir buscando clientes, cosa que tienen prohibido por el ROTT. De esta forma se establece la lejanía de la VTC con respecto al cliente para su contratación como si estuviesen estacionadas a 300 metros o más. No prohíben que circulen pero no podrán recoger al cliente que tengan más cerca a no ser que se encuentre a 300 metros.

Esta medida podría aumentarse a 500 metros según decida la ordenanza municipal, o reducirse para el caso de vehículos no contaminantes a 150 o 250 metros, fomentando así el cambio a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente.

Para controlar el cumplimiento exigen que se guarde la información de la geolocalización de los vehículos durante 3 meses para que en caso de inspección poder comprobar su cumplimiento.

En esta serie de medidas acordadas por ambas instituciones, también se recogen en defensa de los trabajadores **periodos obligados de descanso** los fines de semana permitiendo circular únicamente a la mitad de la flota de VTC, pensando sobre todo en la competencia entre los dos sectores durante esos días.

Con estas decisiones pretenden un acercamiento al consenso y a que ambas partes comiencen a ceder hasta llegar a un término medio.

El gobierno de Ángel Garrido ha aprobado la modificación del reglamento del taxi para aumentar su competitividad estableciendo la posibilidad de compartir vehículo y pago por plaza individualizado. Además en este nuevo reglamento permite a los ayuntamientos establecer nuevos precios fijos como la tasa de aeropuerto, o entre puntos muy frecuentados por los clientes como destinos a centros deportivos y estaciones de trenes. Esta modificación también permite la recogida de clientes en otros municipios siempre que el destino sea el municipio donde se encuentra registrada la licencia, y que la licencia y su vehículo adscrito puedan amortizarse las 24 horas del día en lugar de las 16 establecidas anteriormente. También suprimen ciertas exigencias en la concesión y utilización de una licencia de Taxi como la de carecer de antecedentes penales así como la posibilidad de que personas jurídicas sean propietarias de licencias de taxi.

Cabify se acerca al Taxi: Entre estas medidas propuestas por las instituciones, y negociadas con los sindicatos y asociaciones de VTC, se denota una cierta predisposición a enmendar el tema por parte de algunas empresas VTC, como es el caso de Cabify, que para solventar el conflicto ofrece integrar en su plataforma digital al sector del taxi completo. En algunos países de Sudamérica ya lo están consiguiendo permitiéndole al taxi acceder a las ventajas características que tienen sus vehículos VTC.

Mientras tanto Uber, no muestra ningún acercamiento a un acuerdo conjunto, al igual que el sector del taxi en España se encuentra inamovible a sus peticiones y a la apertura a negociaciones que ofrezcan soluciones. Se enfocan en mantener su actividad y en caso de legislación desfavorable oponerse con juicios y abandonar la prestación del servicio en las ciudades o bloquearlas.

Parte tercera. Las soluciones: una visión de futuro.

Cap.7 .Soluciones a nivel global.

Al igual que con la gran mayoría de procesos evolutivos sociales, tecnológicos, organizacionales,... la revolución de este servicio proviene de Estados Unidos, donde nació Uber, y del mismo modo que en España aún se encuentra el proceso en plena

ebullición tratando de aportar acuerdos, en los lugares de origen y aquellos en los que el nuevo modelo de negocio ha llegado antes, ya se han ido poniendo remedios, unos más exitosos que otros aunque aún es pronto para declarar la resolución del problema en cualquier lugar.

El enfrentamiento entre VTC y Taxi es de carácter global, en un mundo globalizado los nuevos modelos de negocio eficientes fácilmente proliferan a lo largo de muchos países, si han sido capaces de superar a sus competidores en un país ¿Qué les impide vencerles en el país vecino?, es el caso de Uber, naciendo en Estados Unidos como la primera aplicación de contratación de conductores privados está presente en todos los continentes en cientos de países. Como con toda idea triunfante, habrá quienes tengan la capacidad de copiarlo, surgiéndole competidores como Cabify de origen Español con presencia en Latino América, España y Portugal.

Al igual que en las ciudades españolas donde este modelo tiene presencia se ha generado un problema, este es exactamente el mismo que en el resto de ciudades del mundo, la consideración de competencia desleal por parte del sector del taxi, permitiendo la proliferación de múltiples medidas y observación del punto evolutivo del conflicto en el que se encuentran. En países como Estados Unidos, el punto está más avanzado posiblemente llegando al fin de la evaluación sobre la resolución final o parcial dependiendo del éxito o fracaso de la misma, en otros países europeos como Gran Bretaña han aplicado ya algunas reformas, pero se encuentra en el proceso de prueba sobre el buen o mal funcionamiento de estos. Y en otros como España donde la pugna ha comenzado más tarde aún se encuentran en las fases de negociación entre instituciones gubernamentales y sindicatos.

Este capítulo tratará precisamente sobre la viabilidad, los planes aplicados, y la conclusión final de estas disputas en el resto del mundo.

Nuevas fórmulas a nivel mundial sus efectos y evolución

Debido al distinto nivel evolutivo del conflicto en el que se encuentran los diferentes países y ciudades clasificaré por países las distintas fórmulas y planes que han ido aplicando con sus efectos.

Estados Unidos: El origen del modelo de negocio, la revolución, modernización, y el conflicto. Uber considerado TNC (Transportation Network Companies) nació en San Francisco en 2010, desde entonces ha ido evolucionando según regulaba la administración, hasta su aparición no existía y por lo tanto se ha ido legislando según ha ido cambiando para poder regularlo. Aquí parece que finalmente se ha conseguido llegar a una solución, en la cual se considera como ganador a Uber. Ha pasado por los procesos que estamos pasando por Europa pero con 5 años de adelanto puesto que fue en 2014 cuando Europa prohibió Uberpop.

El modelo de negocio ha pasado aquí por prohibiciones y obstáculos forzándose a evolucionar para poder sobrevivir y no perder su posición.

La competencia de regulación sobre este sector al igual que ocurre en España, pertenece a las ciudades, lo cual les ha llevado a finalmente ponerse de acuerdo entre ellas para poner una solución nacional al problema. Las medidas más destacables han sido la implantación de unos requisitos a cumplir para la conservación de las licencias como son antigüedad máxima de los vehículos, inspecciones, obligación de registrarse

y obtener una licencia cumpliendo con todas las exigencias, obligación de tener un seguro que proteja también a los pasajeros, y un límite a las horas trabajadas.

Muy parecido a las ordenanzas municipales Españolas que regulan el sector del taxi.

Además Nueva York ha establecido un límite de personas que puedan desarrollar esta actividad con su propio coche y ha bloqueado la emisión de nuevas licencias de este tipo durante un año hasta finalizar el estudio sobre el impacto en el tráfico de este nuevo sector.

Como última medida ya en defensa de los trabajadores, han establecido un salario mínimo de 17,22 dólares por hora, lo cual debería suponer una subida de precios que suponga menor competencia para el taxi.

El modelo americano es similar al de Europa y España en tanto que cubren el mismo servicio que el taxi, sin embargo no ocurre como en España y en Europa en general donde la mayor parte de los conductores han sido contratados. Allí el modelo es sobre todo personas individuales con su coche particular realizando el servicio de conductor privado, se descargan la aplicación obtienen la autorización de Uber para su utilización y cobran según tengan más o menos ingresos.

La lucha en Estados Unidos ahora no es tanto el conflicto con los taxistas como con los conductores de las TNC, que exigen ser considerados empleados y no autónomos puesto que su salario es inferior al mínimo debido a los precios mínimos establecidos por los dirigentes de la aplicación.

Gran Bretaña: Aquí también se ha llegado a prohibir Uber, con una licencia de 5 años para llevar a cabo su actividad, fue anulada por motivos de seguridad pública debido a las denuncias de varios clientes que recibieron acoso sexual por parte de su conductor. El tribunal supremo sin embargo volvió a concederles la licencia esta vez de carácter provisional y de 15 meses para comprobar que todos sus conductores cumplen con los requisitos y los certificados de penales en condiciones apta para trabajar.

En Londres, el mayor mercado Europeo de Uber, hay una cantidad de 40.000 conductores Uber frente a 25.000 taxistas, el conflicto está presente y realizan movilizaciones y obstrucciones en zonas concurridas de la ciudad aunque al ser una fuerza menor no tienen ese poder característico que tienen en las ciudades españolas. Más que exigir la prohibición o bloqueo de Uber, ahora se enfocan en realizar una demanda para conseguir una compensación económica de casi 1.400 millones de euros.

La legislación vigente en Gran Bretaña, no permite poner límites a este nuevo sector, pues la institución encargada de emitir las licencias y concederlas Transport for London, está obligada a concederla a todo solicitante que cumpla los requisitos. Actualmente solo en Londres las licencias VTC triplican a las de Taxis, con cerca de las 90.000 unidades, 87.496, cada una de ellas con un coste de unos 723Euros.

Los taxistas aquí no solamente están en minoría, si no que tienen unas exigencias mayores para la obtención de su licencia cuando parece que con la otra se puede realizar el mismo servicio. Sus licencias cuestan el doble que la licencia VTC, además tienen que pasar un examen sobre las calles de la ciudad para su concesión.

Las instituciones han cedido algo al sector del taxi y ahora exigen un examen de idioma para la obtención de una licencia VTC.

Francia: Desde hace dos años que no hay conflictos ni problemas ni quejas de ninguno de los sectores sobre competencia desleal, parece que por el momento las medidas aplicadas han permitido la creación de una situación de convivencia. La aprobación de dos leyes ha sido suficiente para conseguir regular el nuevo sector y conseguir la aceptación de los taxistas.

En 2014 se aprobó una ley que cumplía más las peticiones de los taxistas con la aplicación de algunos puntos que perjudicaban la competencia del taxi, como era la pre-contratación con Quince minutos de antelación, la prohibición de la utilización del sistema geolocalizador, la obligación de una justificación previa de la contratación, llevar en registro a todas las VTC, y controlar la aptitud de los conductores.

Sin embargo tras unos meses anularon dos de las medidas de esta ley, la pre-contratación con 15 de antelación y la prohibición del uso de la geolocalización del vehículo.

Debido a un incremento de las protestas por estos últimos cambios, se aprobó la reforma del estatuto jurídico de los conductores en 2016 que establecía la necesidad de realización de un examen para poder ser conductor de un vehículo con licencia VTC.

Actualmente cuentan con 60.000 licencias taxi de las cuales un tercio se encuentran en París y 25.000 licencias VTC de las cuales 2/3 en París, donde ambos modelos conviven, el taxi ha mejorado su servicio para mantener la competitividad. El conflicto actual se encuentra como en Estados Unidos en la lucha para mejorar las condiciones laborales de los conductores VTC.

Alemania: En 2015 Uberpop fue prohibida en toda Europa, prohibición que apoyó el Tribunal Supremo Federal, sin embargo en 2016 este mismo Tribunal obligó a la regulación del sector en lugar de su prohibición, de un modo muy similar a la regulación del sector del taxi, con el establecimiento de licencias de transporte de pasajeros y una concesión de taxi para poder prestar el servicio. Uber lleva todo el servicio a través de la aplicación UberX cumpliendo toda la legislación sin conflicto aparente.

En diciembre de 2018 se negó a Uber la reanudación de su antiguo negocio de limusinas Uber Black debido al incumplimiento de una ley del Transporte de Pasajeros en la cual se exige la vuelta a la base del vehículo tras finalizar el servicio para poder realizar el siguiente que siempre debe ser contratado desde la base.

Italia: La situación es similar a la de España pero con distintos matices, la ley tiene lagunas que los taxistas exigen concretar inclinándola a su favor, las licencias VTC llamadas aquí NCC, ya existían desde hace años y en 2008 se estableció una norma que obligaba a los vehículos con licencia NCC a volver a la base tras la finalización del servicio, sin embargo aún no se había aplicado, y ahora con la llegada de Uber al país los taxistas exigen su aplicación por lo que en diciembre de 2018 se aprobó finalmente un decreto que obligaba a los conductores NCC a regresar a la base para aceptar un nuevo servicio, y aunque no ha entrado en vigor ahora las protestas también son por parte del sector NCC ya que consideran la ley un favor al sector del taxi.

Los taxistas llevan a cabo protestas, siendo aquí la magnitud del problema VTC mucho menor, la suma de las licencias NCC de las ciudades donde Uber presta sus servicios no supera las 1300, Roma con 955 y Milán con 214. En Florencia Uber se vió obligada a cerrar por falta de licencias.

La actuación del gobierno Italiano ha sido el bloqueo de la concesión de nuevas licencias NCC, evitando el desarrollo del sector.

Solo se prestan los servicios de Uber Premium con precios más caros y coches más lujosos.

Portugal: A diferencia de sus vecinos Europeos, se ha tratado de resolver el conflicto a nivel nacional en lugar de ceder las competencias a las distintas regiones o ciudades, aprobando la ley Uber, una ley nacional que regula todo el sector VTC en Portugal, obligando entre otras cosas a un pago del 5% de cada viaje al estado, a la realización de un examen de conducción a los conductores de VTC, y la celebración de un contrato de trabajo para los conductores.

La ley no establece un número máximo de VTC permitidas, y delega la competencia a los ayuntamientos.

Además para la ayuda al taxi, aparte de mantener sus condiciones habituales de trabajo con paradas reservadas, carriles propios y exclusivos para ellos, y la pre-contratación se les concederá subvenciones y ayudas económicas para el cambio de vehículo.

Bruselas: El conflicto se está llevando de forma más pacífica, menos protestas en la calle, las discusiones se están realizando a través de los tribunales respetando las resoluciones finales sin disturbios en la ciudad, pero luchando por su modificación en los tribunales ante desacuerdo. Al igual que en el resto de Europa se prohibió el funcionamiento de Uberporp, obligando a la necesidad de la licencia taxi para la prestación del servicio.

Un juzgado de lo mercantil declaró la legalidad de UberX al cumplir la legislación vigente que no obliga a las empresas a conectarse y cubrir un mínimo de horas ante lo cual los taxistas no están de acuerdo entrando en juicio para exigir unos requisitos concretos para su funcionamiento como es pasar determinadas pruebas de aptitud a los conductores de VTC. Actualmente el juicio está en espera pendiente de la legislación internacional de Uber para acordar una resolución final.

Rusia: En Rusia el proceso ha sido muy distinto al resto de países europeos, con el uso de su propio Internet la llegada de Uber propicio el nacimiento de un nuevo competidor allí, creado por Yandex, el servidor de Internet Ruso, haciéndose tan popular que Uber no ha podido competir y ha optado por la fusión.

En Rusia ambos modelos tanto taxi como VTC son legales utilizando el mismo tipo de licencia expedida por las instituciones públicas y que cuesta unos 130Euros. La legislación a la cual se adaptó el competidor del taxi no los entiende como VTC, los recoge como a ambos como taxis, los tradicionales como taxis privados y los nuevos como taxis de plataformas de internet.

Ambos modelos conviven sin conflicto entre ellos considerándose competencia desleal, el problema para ambos ha sido la bajada de precios debido al aumento de licencias. Y la polémica se encuentra sobre todo en los nuevos conductores que se ven obligados a

realizar jornadas de 14 horas debido a que las empresas les cobran por el uso de la plataforma entre un 20% y un 30% de su facturación, por lo que exigen una regulación de precios a la que las empresas se niegan por la caída de la demanda.

China: Al igual que ocurría con Rusia, aquí el conflicto ha sido eliminado por absorción de la competencia. La llegada de Uber a China generó el nacimiento de DiDi Chuxing, con la misma finalidad que Uber, el transporte de viajeros, esta engloba a todos los medios de transporte privado como son los taxis tradicionales, los vehículos VTC, y los transportes de lujo, combina Uber, Mytaxi y Drivr, tras dos años compitiendo contra Uber, la ha desbancado por completo pagando mil millones de dólares para anexionarse toda su actividad en China.

En lugar de tener conflicto entre los sectores en China se han unificado bajo la misma plataforma, y ahora se están expandiendo como en su momento lo hizo Uber, cogiendo un importante peso en Sudamérica.

México: La llegada de Uber en 2013 solo ha supuesto problemas y conflictos por competencia desleal, al igual que en el resto de países, su llegada antes que la legislación que lo regule a puesto de manifiesto la desigualdad de exigencias para ejercer el oficio de chofer. Mientras que el taxista tenía requisitos para prestar el servicio, los vehículos VTC no tenían ninguna limitación cubriendo el mismo servicio que los taxis pero con menos costes de entrada.

En México está presente en 45 ciudades lo cual incrementa la magnitud del problema, más que a nivel local, a nivel nacional. Siendo así el primer país en legislar para este sector en Sudamérica. En 2015 tras un año de negociaciones entre todas las partes afectadas aprobó la ley para VTC con medidas como el pago por la concesión de la licencia de 250Euros anuales, un impuesto del 1,5% de cada viaje que irá destinado a un fondo público para el taxi la movilidad y peatones, deberán llevar un registro de los conductores y unas condiciones mínimas en los vehículos destinados a prestar el servicio.

Los taxistas aun así exigían más medidas pues aunque su permiso cueste lo mismo, para su concesión han de pagar 27 veces más, y al igual que ocurre en España, los precios de los taxis están regulados por los gobiernos de las ciudades y por lo tanto no pueden competir en ese aspecto ante un sector que puede cambiarlo según una serie de criterios. Entre otras medidas que exigen se encuentran la exclusividad a cobrar en efectivo y operar en terminales de aeropuertos y autobuses, aunque siguen siendo rechazadas.

Los conflictos actuales no son comparables a las huelgas ocurridas en España, más allá de bloquear las ciudades y realizar algunos ataques contra el sector VTC, en México como en la mayoría de países sudamericanos también se enfocan en impedir la realización normal de su servicio impidiéndoles el paso atacando sus vehículos y expulsando a sus clientes de los vehículos VTC. El problema no se ha resuelto y siguen trabajando en mejorar la regulación. Mientras tanto los trabajadores tratan de poner soluciones a su situación trabajando para varias plataformas.

La lucha de los taxistas sin embargo no es únicamente contra este nuevo sector, desde hace años que exigen la expulsión de las taxistas pirata, unos 30.000 choferes que actúan como taxistas pero que no tienen la licencia y no pagan impuestos.

Argentina: La situación es complicada puesto que mientras que Cabify no tiene conflicto alguno con los taxistas al cumplir la legalidad vigente, Uber está operando fuera de la ley de transportes con más de 30.000 conductores, sin un registro como empresa de transportes y sin tenencia de licencia fiscal. En 2016 un tribunal contencioso ordenó la suspensión de su actividad, a mediados de enero de 2017 un tribunal de Buenos Aires ordenó a las empresas de telefonía móvil el bloqueo de la aplicación, sin embargo no fue posible por razones de seguridad de la red.

En 2017 un tribunal penal consideró lícita su actividad aunque a falta de regulación comercial y fiscal, por lo que se volvió a permitir su actividad exigiendo el cumplimiento de la legalidad aplicada al servicio de transporte de pasajeros que cumplen los taxistas mientras buscan otra forma de regular el sector.

El gobierno ha realizado controles sobre la legalidad de transportes de personas encontrando más de 900 vehículos al servicio de Uber trabajando en condiciones de ilegalidad en el municipio de Buenos Aires.

Mientras tanto el sector del taxi sigue realizando manifestaciones contra Uber, además de realizar actuaciones contra la empresa destrozando vehículos y amenazando a los trabajadores. Han creado comandos de caza de Uber, agrupaciones de taxistas que durante la noche localizan sus vehículos y los dejan inutilizados para ofrecer el servicio, en varias ocasiones se han confundido afectando gravemente a vehículos de la empresa Cabify con la cual declaran no tener ningún conflicto al considerar que respetan la legalidad del país.

¿Balance positivo o negativo? ¿Anulación o solución del conflicto? (¿empresas desaparecidas o convivencia?).

De los países que se encuentran en la situación más avanzada del conflicto, con regulaciones en marcha y menor enfrentamiento entre ambos modelos de negocio, algunos han tenido un balance más positivo que otros. En unos a pesar de la regulación establecida, uno o ambos sectores siguen exigiendo otras medidas, aunque no con la intensidad que tenían al principio al encontrarse en un punto medio.

Otros han cambiado el enfoque de la lucha, siendo lucha de los trabajadores contra los directivos por la obtención de un sueldo digno. Y en otros parece que nunca hubo un conflicto entre los vehículos VTC y los Taxis.

Hay que diferenciar entre los países que cuentan con una apertura económica y unos gobiernos democráticos con un menor control poblacional y mediático de países con un control absoluto sobre cualquier cambio posible y una apertura comercial mucho menor en cuanto a las posibilidades de entrada de nuevas empresas.

El primer caso sería el de países como **Estados Unidos**, una economía plenamente capitalista, cuya solución realmente no se puede aplicar a los países Europeos, ya que no existen prácticamente sectores regulados por el gobierno como servicio público, tienen una economía plenamente liberal y por tanto cualquiera que desee ser conductor privado si cumple las regulaciones creadas podrá serlo. Esa apertura económica ha permitido el mantenimiento del modelo inicial de Uber pudiendo prácticamente cualquier automovilista particular ejercer de chofer privado, llegando la ciudad de Nueva York a bloquear la expedición de nuevas licencias para poder observar el efecto que está

teniendo en la circulación del tráfico en la ciudad. La lucha de los taxistas por prohibir Uber ha fracasado no solo porque no incumple con la legislación, sino que los requisitos impuestos para la obtención de la licencia VTC son equivalentes a los exigidos al sector del Taxi. Tenemos el caso de convivencia forzada, pero sin disturbios existentes por el momento.

En este caso también estaría incluida **Gran Bretaña**, con una economía más liberalizada que otros países Europeos, el servicio VTC ha podido proliferar sin barreras, ninguna ley existe que pueda impedir a un ciudadano la obtención de una licencia VTC si cumple los requisitos, además no son los ayuntamientos quienes las conceden sino que es un órgano independiente “Transport for London” el que se encarga de su concesión sin límites. No existe una ley que ponga un límite al número de licencias de este tipo, lo cual ha ocasionado que en Londres las VTC lleguen a triplicar al sector del taxi. Los taxistas ahora más allá de bloquear momentáneamente la ciudad han perdido la posición de ventaja con la que contaban siendo la fuerza mayoritaria, sin conflicto en las calles siguen luchando en los tribunales. Por el momento se vive convivencia pero no se descarta un posible comienzo de anulación empezando a disminuir el sector del taxi.

En **Francia**, la situación se asemeja más a la Española y la del resto de países Europeos, sin una legislación que regulase el sector, se ha procedido a un bloqueo de la situación aquí aprobando leyes que eliminasen competitividad a las VTC como la eliminación del sistema geolocalizador hasta el encuentro de una solución. A diferencia de Gran Bretaña o Estados Unidos, la economía de Francia no es de carácter tan liberal por lo que el sector del taxi ha podido estar más protegido a la expansión explosiva que tuvo en Gran Bretaña. Parece que con dos leyes y la modificación de la primera han podido resolver el conflicto al establecer unos criterios de regulación similares a los que se exige para los taxistas.

Tras la búsqueda de puntos comunes anularon los artículos de la ley que prohibía el sistema geolocalizador de las VTC y el tiempo mínimo de Quince minutos de pre-contratación para prestar el servicio que se pusieron inicialmente para evitar las protestas de los taxistas y poder llegar a aprobar la segunda ley aceptada por ambos sectores que hasta el momento está permitiendo la convivencia.

En el otro caso de países nos encontraríamos con los gigantes herederos del comunismo, gobiernos autoritarios con un control absoluto de la población, las instituciones, la economía... es el caso de China y Rusia, en ambos el problema se ha resuelto sin enfrentamientos entre sectores, ni protestas por la prohibición de la competencia. Una de las causas en parte ha sido la obligación al uso del Internet del propio país al no estar permitido el Internet global en el cual no pueden controlar lo que se publica, además de las dificultades que se pone a las empresas extranjeras para poder realizar su actividad.

En **Rusia** a la llegada de Uber introduciendo el modelo alternativo al taxi, nació Yandex, la competencia directa de Uber en Rusia, creada por la red de Internet Ruso enseguida cogió más popularidad que Uber absorbiéndola por completo. Las protestas aquí cumpliendo la legislación el nuevo sector, no se enfocaban en un enfrentamiento de sectores, si no en el permiso a subir los precios del servicio. Al haber aumentado el número de competidores, la oferta es mayor y los precios han bajado, lo cual lleva a todos los trabajadores a una situación de explotación para llegar a fin de mes. Lo curioso

es que siendo la causa de la bajada de precios la entrada de un nuevo sector no haya habido protestas más allá de la petición de un permiso para subir los precios, y en lugar de huelgas trabajen con varias plataformas para poder ganar un sueldo digno.

En Rusia se puede hablar de una convivencia entre ambos sectores.

En **China** el proceso ha sido parecido, solo que en lugar de crear un competidor, han creado un sistema de unificación de los sectores evitando el conflicto entre unos y otros, un Supercompetidor, el llamado Uber chino DiDi chuxing también por el Internet chino permite la contratación de vehículos VTC, taxis, vehículos privados de gama alta, incluso la contratación de un chofer para tu coche particular. Las posibilidades ofertadas por esta aplicación, ha desbancado por completo a Uber en china comprando toda su actividad allí por 1.000 millones de Dolares.

Una de las políticas comunes en China es precisamente el bloqueo de la competencia y si esta ha traído un modelo de negocio necesario o innovador que pueda suponer la mejora del país y su expansión internacional, harán todo lo posible para conseguirlo. DiDi es el claro ejemplo de esta política, contando con el apoyo y ayuda del gobierno ha superado a Uber no solo en popularidad sino en prestación de servicio permitiendo al cliente elegir entre una mayor variedad y evitando los conflictos que pudiesen generarse entre las VTC y los Taxis. Ahora junto con Cabify debido a su expansión por Sudamérica con sus políticas unificadoras, están venciendo a Uber que sigue con la política encerrada de convertirse en el único medio de transporte de personas.

En china hay convivencia de sectores y no hay ninguna protesta aparente. Tampoco es que el gobierno fuese a permitirlo.

Cap.8 . La solución en España: una propuesta

Llegados a este punto, conocemos la situación de España y la situación global, y podemos percibir que el caso de España aunque en algunos matices puede parecerse a Francia, Italia o Alemania, incluso a Rusia en su petición de controlar los precios, no es comparable a ninguno, la situación es mucho más compleja desde el principio.

En España ya desde hace años que se daban este tipo de licencias incluso había una regulación de 1987 que ponía un límite al número de estas. Existía la posibilidad de ser conductor de licencia de Vehículo de Transporte con Conductor, contra los cuales siempre han tenido disputas los taxistas, y no ha sido hasta la llegada de las nuevas tecnologías y plataformas online que han podido proliferar, dando a conocer la magnitud del conflicto.

Sin embargo han sido los cambios en la legislación de estas licencias, la falta de regulación para su concesión y una ausencia de control del sector del taxi lo que ha generado una situación caótica muy difícil de solucionar ahora. Mientras que en el resto de Europa no existe una ley que concretamente limite su número en proporción con los taxistas, en España si, y no solamente eso, si no que debido a las modificaciones en su anulación y posterior aprobación las licencias VTC han podido ser concedidas por vía judicial legalmente superando con creces los establecido en la actual legalidad de la proporcionalidad. Es decir de la noche a la mañana han convertido una situación que era legal en ilegal.

Para solucionar el problema tenemos la opción sencilla sería aplicarles las ventajas competitivas con las que cuentan VTC como es el sistema geolocalizador y la facilidad de pago de la aplicación, pudiendo incluso integrar a todos en la misma red como el caso de DiDi en China o Cabify en algunos países sudamericanos, sin embargo los taxistas españoles ponen la labor de cooperación y acercamiento muy difícil rechazando cualquier cambio en su modelo de negocio, no quieren cambiar su método tradicional y lo han dejado claro. Ha tenido que ser en Madrid donde han obligado a que ofrezcan el pago con tarjeta a través de las ordenanzas municipales porque se negaban a actualizarse a la nueva situación tecnológica. Incluso muchos rechazaron y rechazan la unión a la aplicación exclusiva de taxis "Mytaxi" que iguala el nivel competitivo de Uber o Cabify aplicando las mismas ventajas competitivas con las que cuentan estas dos aplicaciones.

Por lo tanto el frente no solo está abierto, sino que nadie pretende ceder, por lo que tendrá que ser el gobierno quien imponga la solución y posibilite el cumplimiento de la ley con la convivencia de ambos sectores.

El gobierno para imponer sin necesidad de uso policial tiene que conocer las ventajas y desventajas con las que cuentan cada una de las partes, pero no han de olvidar la tercera parte afectada, los usuarios, el principal actor por el cual la prohibición del sector VTC cumpliendo las peticiones de los taxistas no debe llevarse a cabo.

Los usuarios son la causa de que exista la legislación del taxi, son la causa de que se crearan las primeras normas que regulaban las licencias VTC, en todo mercado las leyes aplicadas a las empresas no solo son en cuanto al cumplimiento de pagos de impuestos y declaraciones o publicaciones de libros de cuentas, una parte va referida exclusivamente a la defensa del consumidor para impedir que abusen de él. Aquí a la hora de solucionar el problema deberán mirar las ventajas que ha traído el nuevo sector a los consumidores y hacer un balance sobre la situación anterior para considerar la prohibición que realmente exigen los taxistas. Queda claro que la solución no puede ser mantener un modelo anticuado sin miras a actualizar y que mantiene un gran descontento no solo con los usuarios sino que también con todos los ciudadanos afectados por sus protestas.

Precisamente es debido a la **libre competencia** que los productos y los servicios ofrecidos por las empresas van mejorando y transformándose hacia una mayor eficacia para no solo no perder la clientela, sino que aumentar su fidelidad y abrirse a nuevos nichos de mercado. Si los taxistas no quieren perder su mercado no deberían hacerlo a la fuerza anclando el servicio en su forma tradicional forzando a los gobiernos a legislar en su favor, deberían tomar ejemplo y actualizar su servicio para volver a la cabeza en el servicio. Por lo tanto otro punto a tener en cuenta será la defensa de la libre competencia en situaciones de igualdad, leyes que prohíban el localizador GPS de Uber y Cabify o que obliguen a un tiempo de pre-contratación mínima es tirar por tierra estos valores al partir de una situación de obligada desventaja. Los taxistas del mismo modo que los vehículos VTC pueden aplicar el sistema geolocalizador, además de que ya se lo han ofrecido y han rechazado la oferta. No será por leyes que se tenga que anclar el servicio al pasado sin aplicar las ventajas tecnológicas actuales.

Otra causa por la cual la prohibición de este sector es inadmisibles es el **crecimiento de mercado** que ha propiciado, debido a una mayor accesibilidad por la reducción de precios. Más mercado, más negocio. Una queja de los taxistas es el robo de la clientela,

los servicios VTC si han absorbido parte de la clientela del taxi, clientela descontenta, clientela que se encuentra actualizada y se inclina por la comodidad de la aplicación y clientela nueva que no se podía permitir el pago de un taxi.

Por lo tanto para **la solución** posible a aplicar que explicaré a continuación, tendremos que enfocarnos en 3 partes, la legislación para solucionar el conflicto sobre la proporción, la legislación que iguale ambos sectores en exigencias y controles, y en caso extremo la legislación para una igualación en la tributación de estos sectores.

Lo primero que hay que tener en cuenta es que la solución con una regulación a nivel nacional no sería suficiente además de esta, debido a las peculiaridades de cada ciudad que necesitan adaptar el sistema a ellas, del mismo modo que el taxi está regulado por los ayuntamientos principalmente, el sector VTC también deberá ser regulado y controlado por los ayuntamientos.

1ª PARTE. Legislación que regule la proporción: La ley actual de proporción de 1/30 es precisamente la principal fuerza de exigencia de los taxistas, la ley está siendo incumplida, sin embargo y es la excepcionalidad española, la ley está siendo incumplida legalmente. La anulación de esta y su posterior aprobación permitió la solicitud de miles de licencias durante ese periodo de liberalización del sector haciendo que por resolución judicial se concedieran todas las licencias solicitadas en ese periodo y que ahora sobrepasan el marco legal. Si bien no se puede permitir un exceso masivo de estas como ocurre en Londres, tampoco se pueden prohibir las aprobadas en el marco legal. El cambio pasa por saber el número actual y que finalmente será al terminar todos los procesos judiciales. Hacer un balance a nivel mundial sobre el porcentaje y establecer ahí la proporcionalidad en caso de mantenerla.

Sin embargo yo directamente eliminaría esa ley, ningún otro país tiene referencia sobre la proporcionalidad de un sector respecto al otro, y menos aún una proporción que hace referencia a 1987, la situación es muy distinta al igual que las necesidades de la sociedad. Del mismo modo que con la concesión de licencias taxi, impondría no solo los mismos criterios de concesión, sino que la misma situación para conceder nuevas, como eran el aumento de la demografía, un aumento de la demanda o la incapacidad de satisfacer la demanda actual por el número de conductores del momento, competencias que al igual que en el presente, estaría en manos de los ayuntamientos.

2ª PARTE. Legislación para equiparación de exigencias y controles: Los controles impuestos a VTC aún son menores que los impuestos y exigidos a los Taxistas, si es injusto legislar para prohibir el uso de sus sistemas geolocalizadores, también es injusto que se exija más bajo control de las instituciones públicas a los taxistas que al sector VTC. Las ordenanzas municipales actuales podrían directamente incluir al servicio VTC poniendo algunos matices por ejemplo en el uso de taxímetro que no es obligatorio en VTC al ir por precio cerrado.

Lo ideal sería la creación de una nueva ordenanza municipal para regular las VTC que en cuanto a obligaciones con el cliente fuese exactamente igual, en cuanto a los criterios del vehículo para que sea apto para dar el servicio sean exactamente las mismas, al igual que las revisiones obligatorias.

3ª PARTE. Legislación para la igualación de la tributación: este es el tema más complicado, los taxistas jamás aceptarían igualar la tributación abandonando el sistema de tributación por módulos, sus quejas sobre el pago de impuestos poniéndolo en un

momento como principal causa de protesta, acusando al sector VTC de no contribuir con impuestos, tratando de mostrar victimismo con una desmesurada competencia desleal por una ilegalidad inadmisibles para tratar de ganarse el apoyo social han sido muy notorias, para descubrir finalmente que pagan menos impuestos siendo 7 veces más en número.

Mi primera visión y lo que realmente debería hacerse, más aún por el ruido generado con falsas declaraciones, sería la eliminación de la tributación por módulos, para que las condiciones de competencia sean completamente iguales.

Sin embargo debido a la gran ventaja que supone la descarga fiscal se podría negociar con ellos en esta parte, la aceptación de la eliminación de la proporcionalidad, a cambio de mantener su posicionamiento ventajoso en esta legalidad actual.

Podría darse el caso de que si lo consideren una ventaja de costes pero no les sirva si no pueden bajar precios para hacerlo un provecho visible a los usuarios y así que por precio de viaje no pierdan clientela, en cuyo caso se podría delegar esas competencias a los taxistas y anular las cláusulas en las ordenanzas municipales que hacen alusión al control de precios. Los taxistas junto con sindicatos y asociaciones de taxistas deberían pactar un precio para que no pierdan esa unidad que les caracteriza como producto y que no haya abusos o competencias desleales entre ellos.

Volviendo a la alusión sobre las desventajas y ventajas de ambos sectores, es aquí donde el gobierno debe tener las ideas clara, y saber de dónde tirar para que ambas partes cedan y vayan al consenso, del mismo modo que el sector VTC no está protestando al tener una mayor carga fiscal, el taxi debería aceptar la existencia de VTC eliminando la proporcionalidad 1/30 bajo las condiciones anteriormente expuestas y aceptar mantener su ventaja fiscal.

En un principio, esto debería ser suficiente y permitir la convivencia, sin necesidad de imposición bajo penas de cárcel o intervención policial para cumplir con la ley debido a la ausencia de protestas.

A continuación expondré una sección que añadiría a mi propuesta para organizar y arreglar por completo el sector del taxi pero que no incluyo en ella porque dificultaría la aceptación.

Al principio hablábamos sobre las causas del conflicto, entre las cuales se encontraba el valor de las licencias, en un sistema perfecto el negocio secundario bajo especulación que se ha permitido no tendría que haber tenido lugar, tampoco las protestas por la bajada de su precio tras la compra en sus puntos más altos, y mucho menos que los ciudadanos como algunos proponen tengan que pagar por su creación. Algunas propuestas son las de generar un fondo para reembolsar el valor de las licencias a los taxistas y que estos así estén satisfechos y no protesten por la bajada de cotización al haber más autónomos para un mismo mercado. Si buscamos una situación comparable encontramos en 2007 la crisis inmobiliaria con la especulación en el sector de la construcción en sus puntos clímax, la burbuja estalló y muchos compradores perdieron miles de Euros, propiedades y terrenos, si estos protestasen por la bajada de valor como si hubiese sido culpa de todos y no solo de los bancos y el ansia especulativa de las

personas afectados exigiendo la recuperación del precio de compra, y por tanto ahora todos pagásemos a estos la diferencia del montante por el cual compraron la propiedad. La solución a esa protesta se podría poner, pero no a costa de los ciudadanos y sus impuestos.

La solución en este campo con el cual perfeccionaría el sistema sería la eliminación del mercado secundario convirtiendo las licencias en caducas, que la licencia fuese inservible una vez el dueño se jubilase. Sin embargo a pesar de la pérdida de valor, ninguno estaría dispuesto a aceptar la eliminación del mercado secundario, pues supone un seguro donde recuperar lo invertido o parte de lo invertido. En caso de que exigieran la devolución de la licencia con el reembolso de su coste, en caso de aprobar esa medida, el valor de reembolso al propietario de esta debería ser igual al precio al cual el ayuntamiento expidió la licencia. Pero sería intolerable el reembolso de una cantidad juego de la especulación.

Finalmente para evitar los abusos de las grandes empresas con los trabajadores, situación que comienza a ser visible con los conductores de VTC, entre las regulaciones de las ordenanzas municipales para este sector deberían incluirse algunos aspectos sobre quién debe pagar los costes. En España la mayoría son contratados por empresas dueñas de las licencias, pero debería establecerse para evitar que ocurra, que los empleados de Uber y Cabify, no son autónomos, no son dueños de su licencia, son trabajadores asalariados y por tanto el IRPF y los impuestos de Seguridad Social deben ser pagados según la normativa por ambas partes, además del cumplimiento del salario mínimo del cual no deben descontarse gastos de empresa como son la tarifa de datos para el uso de la aplicación, el teléfono móvil de última generación ni los desperfectos del vehículo, el salario mínimo es de 14 pagas de 950 Euros y el trabajador deberá recibir esa cantidad para sus gastos de vida y no de mantenimiento de su puesto de trabajo, además debería obligarse al pago de un plus de peligrosidad por la naturaleza del oficio en el riesgo de sufrir accidentes de tráfico, además de un plus de responsabilidad por ser un servicio en el cual la seguridad del usuario podría peligrar por la misma causa anterior.

Un problema no solo en España sino en Europa en general es la precarización laboral debido a este nuevo modelo, por lo que estableciendo estas normativas por lo menos se evitará que trabajen en condiciones de explotación.

Conclusiones

La remodelación del servicio cubierto es necesaria, no solo una modernización y reforma del sector del taxi sino que también una regulación acorde para el nuevo sector, las VTC, lo que prima al final es que el actor olvidado, el usuario se vea protegido ante los abusos de las empresas.

Abusos que se convierten en frecuentes y comunes cuando el bien que abastecen o el servicio que cubren se convierte en necesario. Es aquí cuando tratan de aprovechar la ocasión y bajar la calidad, subir precios, negarse a cubrir la demanda, o realizarlos de la manera más ventajosa para ellos.

Los gobiernos no deberán olvidar a la hora de tomar una decisión para resolver el problema las ventajas que ha traído para el usuario la entrada de un competidor del taxi, no solo porque este ofrezca una asistencia mejor y más cómodo, sino porque el taxi viendo su posición amenazada ha mejorado la prestación de su servicio de un modo más general viéndose reducido el tiempo y coste de sus carreras en el día a día. Lo cual ha permitido que el consumidor recupere una calidad que igual no habría perdido de existir siempre una competencia.

La convivencia de ambos sectores debe ser la apuesta del gobierno, ya sea negociando o imponiendo, pero no se puede permitir la destrucción de la libre competencia. Es necesaria una reestructuración de todo el sector del taxi obligándoles a su modernización y eliminando su anclaje a sus métodos tradicionales, y la elaboración de una legislación precisa y justa para todo el sector de licencias VTC que sea equivalente a la existente para los taxistas.

La lucha que ha de plantearse tratará sobre evitar la precarización laboral, pues lo que no podemos permitir es que un sector laboral que se encuentra en una clase media alta, sea sustituido por una situación de precariedad laboral con sueldos que impiden llegar a fin de mes. La batalla debe enfocarse en imponer unos salarios mínimos en este sector que permita que los trabajadores realicen su jornada legal de 40 horas semanales ganando lo necesario para su vida diaria.

Bibliografía

AGENCIAS, R. *Fomento se reúne con las comunidades autónomas para atajar la huelga del taxi.* RTVE.es. Recuperado el 18/06/2019 en: <http://www.rtve.es/noticias/20180801/fomento-se-reune-comunidades-autonomas-para-atajar-huelga-del-taxi/1772481.shtml>

Calderón, V. *Los taxistas mexicanos se movilizan contra la aplicación Uber.* EL PAÍS. Recuperado el 18/06/2019 en: https://elpais.com/economia/2015/05/25/actualidad/1432565026_004335.html

Corona, S. *El DF es la primera ciudad que regula a Uber en América Latina.* EL PAÍS. Recuperado el 15/06/2019 en: https://elpais.com/internacional/2015/07/16/actualidad/1437073257_032569.html

ELMUNDO. *El nuevo reglamento del taxi en Madrid permitir compartir vehículos y crear nuevas tarifas fijas.* Recuperado el 23/06/2019 en: <https://www.elmundo.es/madrid/2019/04/09/5cac6845fdddffe1988b466e.html>

Guimón, P. *Uber pierde la licencia para operar en Londres por motivos de seguridad.* EL PAÍS. Recuperado el 16/06/2019 en: https://elpais.com/economia/2017/09/22/actualidad/1506075372_473407.html

Guimón, P. *Uber recupera la licencia para operar en Londres durante 15 meses.* EL PAÍS. Recuperado el 21/06/2019 en: https://elpais.com/economia/2018/06/26/actualidad/1530031017_900543.html

La Información. *Colau incendia a las VTC: claves sobre la nueva licencia que exigirá en Barcelona.* Recuperado el 20/06/2019 en: <https://www.lainformacion.com/empresas/colau-incendia-a-las-VTC-7-claves-sobre-la-nueva-licencia-que-exigira-en-barcelona/6351247/>

La Información. *El Gobierno cede y rescata al taxi con un decreto ley para frenar a Uber y Cabify.* Recuperado el 25/06/2019 en: <https://www.lainformacion.com/empresas/gobierno-aprueba-decreto-ley-taxi-Uber-Cabify-supremo/6346647/>

Otto, C. *La burbuja de la que no hablan ni taxis ni VTC: así funciona la reventa de licencias.* El Confidencial. Recuperado el 20/06/2019 en: https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-08-04/huelga-taxi-vtc-licencias-uber-cabify-unauto-fedetaxi-ELITETAXI_1599537/

País, E. *Taxistas y Uber no solo batallan en España: el pulso se encona en EE UU y Europa.* EL PAÍS. Recuperado el 21/06/2019 en: https://elpais.com/economia/2018/08/15/actualidad/1534352855_319966.html?rel=mas

País, E. *Uber pacta con sus conductores de EE UU que sigan de autónomos.* EL PAÍS. Recuperado el 22/06/2019 en: https://elpais.com/economia/2016/04/22/actualidad/1461315073_762691.html

Pérez, E. *Establecer una distancia mínima de 300 metros para pedir una VTC es la "solución" que ofrece Madrid a los taxistas.* Xataka.com. Recuperado el 20/06/2019 en:

<https://www.xataka.com/legislacion-y-derechos/precontratacion-basada-distancia-solucion-al-conflicto-taxis-VTC-que-ofrecen-ayuntamiento-comunidad-madrid>

Pozzi, S. *Nueva York congela durante un año la emisión de nuevas licencias VTC*. EL PAÍS. Recuperado el 21/06/2019 en:

https://elpais.com/internacional/2018/08/08/actualidad/1533760687_302829.html

Sanz, A. *El carsharing y las VTC ya se comen el 20% de la facturación del sector del taxi*. Vozpópuli. Recuperado el 22/06/2019 en:

https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/carsharing-VTC-comen-facturacion-taxi_0_1170484053.html

Shangháí, Z. *Probamos Didi, el gigante chino que se ha comido a Uber en medio mundo*. El Confidencial. Recuperado el 23/06/2019 en:

https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-03-29/didi-Uber-china-taxi-prueba-precios_1540037/

C. Otto (04/08/2018) *La burbuja de la que no hablan ni taxis ni VTC: así funciona la reventa de licencias*. El confidencial. Recuperado el 20/06/2019 en:

<https://confi legal.com/20190124-taxi-y-VTC-un-analisis-complicado/>

Eliminado, 25/01/2019: <http://www.rtve.es/las-claves/informe-semanal-conflicto-taxi-huelga-VTC-regulacion-Cabify-Uber-2019-01-25/>

Eliminado 2019: <https://www.arpem.com/noticias/seguros/informacion/seguros-taxis-vs-VTC-3211932-n.html>

Antena3. *Las diferentes propuestas de los partidos políticos para atajar el conflicto entre el taxi y las VTC*. Recuperado el 25/06/2019 en:

https://www.antena3.com/noticias/economia/partidos-politicos-conflicto-taxi-VTC-video_201901295c506e800cf2ac87e9c7dd3c.html

Arpem.com. *Responsabilidad Civil Obligatoria*. Recuperado el 17/05/2019 en:

<https://www.arpem.com/seguros/glosario/responsabilidad-civil-obligatoria.html>

Bild, R. *Taxi, Uber y Cabify: los pros y los contras de cada uno*. Autobild.es.

Recuperado el 20/05/2019 en: <https://www.autobild.es/practicos/taxi-Uber-Cabify-pros-contras-cada-199422>

Camós, J. *En la guerra del taxi, los derechos de los consumidores brillan por su ausencia*. Motorpasion.com. Recuperado el 23/05/2019 en:

<https://www.motorpasion.com/industria/guerra-taxi-derechos-consumidores-brillan-su-ausencia>

El Español. *Facua exige que los consumidores dejen de ser los "rehenes" del taxi*. Recuperado el 05/06/2019 en:

https://www.elespanol.com/economia/empresas/20190124/facua-exige-consumidores-dejen-rehenes-taxi/370963460_0.html

El diario (2019). *VTC cifra peticiones de indemnización en 8.000 y espera 12.000 a fin de plazo*. Recuperado el 07/06/2019 en: https://www.eldiario.es/economia/VTC-cifra-peticiones-indemnizacion-espera_0_850415262.html

Grego Casanova, J. *Cabify regresa a Barcelona: vuelta al trabajo de las VTC entre largas esperas*. EL PAÍS. Recuperado el 15/06/2019 en:

https://elpais.com/economia/2019/03/07/actualidad/1551959740_137070.html

Luis Benvenuty y Florio. *Uber y Cabify se van de Barcelona: las compañías dejarán de ofrecer servicio este viernes*. La Vanguardia. Recuperado el 17/06/2019 en:

<https://www.lavanguardia.com/economia/20190131/46121147556/Cabify-Uber-abandonan-barcelona-VTC-taxi.html>

Martinez Echevarria. *Análisis de las licencias VTC en España*. Recuperado el 15/05/2019 en: <https://www.martinezechevarria.com/es/analisis-de-las-licencias-VTC-en-espana/>

Otero, A. (2019). *Uber y Cabify reaccionan al acuerdo del taxi: entre amenazas y peticiones de colaboración*. Motorpasion.com. Recuperado el 13/05/2019 en: <https://www.motorpasion.com/industria/Uber-Cabify-reaccionan-al-acuerdo-taxi-amenazas-peticiones-colaboracion>

Pérez, E. *La Generalitat aprueba el decreto ley para las VTC: 15 minutos de pre-contratación, no podrán circular vacíos y se elimina la geolocalización*.

Xataka.com. Recuperado el 10/05/2019 en:

<https://www.xataka.com/automovil/Generalitat-aprueba-decreto-ley-para-VTC-15-minutos-precontratacion-no-podran-circular-vacios-se-elimina-geolocalizacion>

Twitter.com. *Uber Cabify Leaks (@LeaksUberCabify)*. Recuperado el 20/05/2019 en:

<https://twitter.com/leaksUberCabify>

UPYD | *La alternativa necesaria. Cinco propuestas para solucionar el conflicto entre taxis y VTC - UPYD | La alternativa necesaria*. Recuperado el 25/07/2019 en:

<https://www.upyd.es/cinco-propuestas-solucionar-conflicto-taxis-VTC/>

20minutos - Últimas Noticias. *¿Qué puedo reclamar al taxista y qué no? Los 11 derechos que debes conocer como usuario*. Recuperado el 07/05/2019 en:

<https://www.20minutos.es/noticia/2835155/0/derechos-usuarios-taxi-reclamacion-conductores/>

Agenci tributaria.es. *Estadística de Rendimientos de actividades económicas: 2016:Método de estimación objetiva (actividades no agrícolas) por agrupación de IAE y género*IAE: 17. Transporte y comunicaciones, Género: Total. Recuperado el 16/05/2019 en:

<https://www.agenci tributaria.es/AEAT/Contenidos Comunes/La Agencia Tributaria/Estadisticas/Publicaciones/sites/rae/2016/jrubik6cc8ad025dd552da73d2c27f3931336068fbfaaf.html>

Agenci tributaria.es. *Estadística de Rendimientos de actividades económicas: 2016:Rendimiento de las actividades económicas por epígrafes de IAE. Método de estimación directa*. Recuperado el 13/05/2019 en:

<https://www.agenci tributaria.es/AEAT/Contenidos Comunes/La Agencia Tributaria/Estadisticas/Publicaciones/sites/rae/2016/jrubikf4800940712f381345d0a1f664d917f2e00a7a2e1.html>

Eliminado, Recuperado el 05/05/2019 en: <https://www.larazon.es/economia/borrador-del-decreto-ley-que-regula-las-VTC-AJ19981450>

Calculartarifataxi.com. *Calculadora precio taxi MADRID - Actualizado [JULIO 2019]*. Recuperado el 1/05/2019 en: <https://calculartarifataxi.com/madrid/>

Crónica Global. *El pulso de Cabify: una campaña para "resaltar su impacto económico positivo"*. Recuperado el 10/05/2019 en: https://cronicaglobal.elespanol.com/business/Cabify-campana-impacto-economico-positivo_229236_102.html

Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya. (2019). *Resultados y ficha*. Recuperado el 26/06/2019 en: https://dogc.gencat.cat/es/pdogc_canals_interns/pdogc_resultats_fitxa/index.html?action=fitxa&documentId=789479&newLang=es_ES

Diariocrítico.com. *Guerra taxis-VTC: ¿Cuánto gana un conductor de Uber o de Cabify?* Recuperado el 27/06/2019 en: <https://www.diariocritico.com/taxis-VTC-cuanto-gana-conductor-Uber-Cabify>

Diego, M. *¿Cuánto cuesta cambiar los neumáticos del coche?*. Autocasión. Recuperado el 25/05/2019 en: <https://www.autocasion.com/actualidad/noticias/cuanto-cuesta-cambiar-los-neumaticos>

U. *Uber y Cabify están generando impuestos en España (aunque pierdan dinero)*. Motor.es. Recuperado el 16/05/2019 en: <https://www.motor.es/noticias/impuestos-Uber-y-Cabify-201850138.html>

Elena G. Sevillano, R. *El Gobierno calcula que los VTC se juegan un negocio de 3.800 millones*. EL PAÍS. Recuperado el 27/04/2019 en: https://elpais.com/economia/2019/01/24/actualidad/1548354205_210866.html

FACUA.org. *Taxis y VTC: conoce las diferencias y tus derechos como usuario de estos transportes*. Recuperado el 20/04/2019 en: <https://www.facua.org/es/noticia.php?id=13023>

Mercado, L. and encontrada, P. *Libre Mercado*. Libremercado.com. Recuperado el 17/04/2019 en: <https://www.libremercado.com/2019-02-21/los-taxistas-solo-pagan-un-tipo-efectivo-del-25-en-el-irpf-diez-veces-menos-que-las-VTC-1276633514/>

Eliminado. Publico.es. *'Trabajé más de 400 horas en un mes para Cabify por un sueldo de 822 euros'*. Recuperado el 25/06/2019 en: <https://www.publico.es/sociedad/testimonios-Cabify-trabaje-400-horas-mes-Cabify-sueldo-822-euros.html>

Sanz, A. *Cabify contribuye con 45M a las arcas del Estado y prevé superar al taxi en 2019*. Vozpópuli. Recuperado el 23/06/2019 en: https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/Cabify-impuestos-taxi-2019-VTC_0_1169883599.html

ABC. *Cuánto nos cuesta hoy cambiar las pastillas de freno*. Recuperado el 25/04/2019 en: https://www.abc.es/motor/reportajes/abci-cuanto-cuesta-cambiar-pastillas-freno-201709081052_noticia.html

Agenciatributaria.es. Recuperado el 15/04/2019 en: https://www.agenciatributaria.es/static_files/AEAT/Contenidos_Comunes/La_Agencia_Tributaria/Segmentos_Usuarios/Empresas_y_profesionales/Novedades_IVA_2014/Nuevos_tipos_IVA.pdf

Agenciatributaria.es. *Estadística de Rendimientos de actividades económicas: 2016:Método de estimación directa por agrupación de IAE y géneroIAE: 17. Transporte y comunicaciones,Género: Total.* Recuperado el 15/04/2019 en: https://www.agenciatributaria.es/AEAT/Contenidos_Comunes/La_Agencia_Tributaria/Estadisticas/Publicaciones/sites/rae/2016/jrubik19f39de6f75c1f0b23197dbbc8c3426c4880b454.html

Cita ITV | Pasamos la ITV por ti. *¿Qué pagas cuando pagas la ITV?*. Recuperado el 20/04/2019 en: <http://tepasamoslaitv.com/que-pagas-cuando-pagas-la-itv/>

Economía Digital. *Cada taxista pierde 150 euros por día de huelga.* Recuperado el 20/04/2019 en: https://www.economiadigital.es/politica-y-sociedad/el-taxi-ya-mira-el-bolsillo-la-huelga-le-cuesta-10-millones-al-dia_569879_102.html

Economía Digital. *Cada taxista pierde 150 euros por día de huelga.* Recuperado el 14/04/2019 en: https://www.economiadigital.es/politica-y-sociedad/el-taxi-ya-mira-el-bolsillo-la-huelga-le-cuesta-10-millones-al-dia_569879_102.html

El Blog del Taller Mecánico. Iberisa SL. *¿Cuánto cuesta el cambio de aceite en 2018?*. Recuperado el 17/04/2019 en: <https://iberisasl.com/blog/cuanto-cuesta-el-cambio-de-aceite-en-2018/>

Examen Taxi te ayuda a aprobar el examen de la cartilla del taxi. *ITV del Taxi - ¿Cuándo pasan los taxis la ITV? Revisión del Taxi.* Recuperado el 15/04/2019 en: <https://examentaxi.com/itv-del-taxi>

Gallo, B. *La crisis duplica la antigüedad media de los coches en Madrid hasta los 9,3 años.* EL PAÍS. Recuperado el 17/04/2019 en: https://elpais.com/ccaa/2014/06/30/madrid/1404153328_719946.html

Ideal *¿Cuánto cuesta pasar la nueva ITV? Lista completa de precios gasolina y diésel por Comunidades Autónomas.* Recuperado el 20/04/2019 en: <https://www.ideal.es/sociedad/cuesta-pasar-nueva-itv-lista-precios-gasolina-diesel-comunidades-autonomas-20180517162315-nt.html>

ITV de taxis: requisitos, p. *ITV para Taxis: Precios y Requisitos | ITV.com.es.*ITV. Recuperado el 25/04/2019 en: <https://itv.com.es/itv-taxis>

ITV. *Precios de la ITV 2019 por CC.AA. y Provincias | ITV.com.es.* Recuperado el 03/04/2019 en: <https://itv.com.es/precios-itv>

Javier, E. *Tipos de IVA en España (año 2019).* Rankia. Recuperado el 04/04/2019 en: <https://www.rankia.com/blog/irpf-declaracion-renta/780527-tipos-iva-espana-ano-2019>

Movilidad Eléctrica. *ITV de un coche eléctrico: cómo es, cuánto cuesta, cada cuánto tiempo...* - Movilidad Eléctrica. Recuperado el 07/04/2019 en: <https://movilidadelectrica.com/itv-de-un-coche-electrico-como-es-cuanto-cuesta-cada-cuanto-tiempo/>

Taxi Cab Company in Los Angeles. *¿Qué debes revisar cada mes en tu taxi?* Recuperado el 10/04/2019 en: <http://montebellotaxi.com/que-debes-revisar-cada-mes-en-tu-taxi.html>

Agenciatributaria.es. *Estadística de Rendimientos de actividades económicas: 2016:Rendimiento de las actividades económicas por epígrafes de IAE. Método*

de estimación objetiva (actividades no agrícolas). Recuperado el 27/03/2019 en: https://www.agenciatributaria.es/AEAT/Contenidos_Comunes/La_Agencia_Tributaria/Estadisticas/Publicaciones/sites/rae/2016/jrubikf229c4c61ef7df47ac2e5c9d91e5a9f7ad6e1958d.html

Agenciatributaria.es. *Estimación Objetiva - Agencia Tributaria*. Recuperado el 18/04/2019 en: https://www.agenciatributaria.es/AEAT.internet/Inicio/ Segmentos /Empresas_y_profesionales/Empresarios individuales y profesionales/Rendimientos de actividades economicas en el IRPF/Regimenes para determinar el rendimiento de las actividades economicas/Estimacion Objetiva.shtml

Cabify.com. *Cabify - Own the city*. Recuperado el 15/03/2019 en: <https://Cabify.com/es/spain/madrid#tariffs-ecotaxi>

Editorial, E. *"El sector del taxi es de los que menos impuestos paga en España"*. ELMUNDO. Recuperado el 13/04/2019: <https://www.elmundo.es/motor/2017/05/29/592bd5e7e2704e2d4c8b45ff.html>

Ine.es. *Turismos de servicio público por comunidades, ciudades autónomas y provincias, ámbito territorial y disponibilidad de taxímetro (a 31 de julio de cada año)*. Recuperado el 10/04/2019 en: <http://www.ine.es/jaxi/Datos.htm?path=/t10/p109/l0/&file=00001.px>

G. (Módulos) y R. *Tributación por módulos para autónomos en 2019 | Infoautónomos*. Infoautonomos.eleconomista.es. Recuperado el 27/03/2019 en: <https://infoautonomos.eleconomista.es/fiscalidad/regimen-de-estimacion-objetiva-del-irpf-modulos/>

Maldita.es — *Periodismo para que no te la cuelen ¿Qué sabemos sobre la imagen que compara las condiciones de los taxis y los VTC?*. Recuperado el 25/03/2019: <https://maldita.es/maldito-bulo/que-sabemos-sobre-la-imagen-que-compara-las-condiciones-de-los-taxis-y-los-VTC/>

Otto, C. *La burbuja de la que no hablan ni taxis ni VTC: así funciona la reventa de licencias*. El Confidencial. Recuperado el 28/03/2019 en: https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-08-04/huelga-taxi-VTC-licencias-Uber-Cabify-unauto-fedetaxi-ELITETAXI_1599537/

Sanz, A. *La cara oculta del taxi: evasión de impuestos, blanqueo y especulación con licencias*. Vozpópuli. Recuperado el 08/04/2019 en: https://www.vozpopuli.com/economia-y-finanzas/taxi-blanqueo-evasion-impuestos-especulacion-licencias_0_1159684858.html

Sede.madrid.es. Recuperado el 23/03/2019 en: https://sede.madrid.es/FrameWork/generacionPDF/ANM2001_81.pdf?idNormativa=2ba87b3cb0e4f010VgnVCM1000009b25680aRCRD&nombreFichero=ANM2001_81&cacheKey=28

Sevitaxi.es. Recuperado el 20/03/2019 en: <https://www.sevitaxi.es/images/pdf/ordenanza-definitiva-2014.pdf>

Stac.cat. Recuperado el 20/03/2019 en: <http://www.stac.cat/wp-content/uploads/2011/01/lott-actualizada-a-febrero-2010.pdf>

Stac.cat. Recuperado el 16/03/2019 en: http://www.stac.cat/wp-content/uploads/2011/01/reglamento_nacional_del_taxi.pdf

User, S. *DERECHOS Y OBLIGACIONES*. Sevitaxi.es. Recuperado el 15/03/2019 en: <https://www.sevitaxi.es/index.php/informacion-general/informacion-usuarios-del-taxi/55-derechos-y-obligaciones>

www.ocu.org. *Cuánto pagamos por coger un taxi en 54 ciudades*. Recuperado el 15/03/2019 en: <https://www.ocu.org/coches/coches/informe/taxis-precios>