



MADRID

## “SISTEMA DE CONTROL HORARIO DE LA ACTIVIDAD PROFESIONAL EN EL TAXI DE MADRID”



### INFORME TÉCNICO

consultrans

Diciembre 2017



## ÍNDICE

<b>1.</b>	<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>2</b>
1.1.	El control de las condiciones de trabajo en el transporte por carretera .....	3
1.1.1.	Aplicabilidad en el sector del Taxi .....	5
<b>2.</b>	<b>OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>INVESTIGACIÓN DE EXPERIENCIAS RELATIVAS A LA REGULACIÓN Y CONTROL HORARIO DE LA ACTIVIDAD PROFESIONAL EN EL TAXI .....</b>	<b>8</b>
3.1.	El caso de París .....	8
3.1.1.	Cuestiones previas.....	9
3.1.2.	Panorámica del mercado.....	10
3.1.3.	Condiciones de prestación del servicio .....	13
3.1.4.	El aparato de control horario: Le Horodateur .....	15
3.2.	El tacógrafo de control en Suiza.....	20
3.3.	Otros casos de referencia en Europa.....	26
3.3.1.	Alemania.....	26
3.3.2.	Irlanda.....	27
3.3.3.	Países Bajos (Holanda).....	29
3.3.4.	España: el caso particular de Bilbao .....	29
3.4.	Reflexiones .....	31
<b>4.</b>	<b>INSTRUMENTOS DE CONTROL HORARIO DE LA ACTIVIDAD: FUNCIONALIDADES Y REQUERIMIENTOS .....</b>	<b>32</b>
4.1.	El aparato tacógrafo .....	32
4.1.1.	Características básicas.....	32
4.1.2.	Instalación y controles periódicos .....	34
4.1.3.	Funcionalidades y especificaciones técnicas .....	35
4.1.4.	Principales suministradores de mercado .....	36
4.1.5.	El Sistema de tacógrafo digital en España .....	36
4.2.	El Taxímetro .....	37
4.2.1.	Características básicas.....	37
4.2.2.	Instalación y controles periódicos en España.....	37
4.2.3.	Funcionalidades y especificaciones técnicas .....	38
4.2.4.	Principales suministradores del mercado .....	39
4.3.	Ordenador de abordo .....	40
4.3.1.	Características básicas.....	40
4.3.2.	Funcionalidades y especificaciones técnicas .....	41
4.3.3.	Principales suministradores del mercado .....	42
4.4.	Comparativa de costes de instalación / revisión .....	42
<b>5.</b>	<b>APLICABILIDAD EN EL CASO DE MADRID.....</b>	<b>43</b>
5.1.	Estado de la cuestión .....	43
5.2.	La posición del sector .....	44
5.3.	Condiciones de competencia en el medio urbano.....	45
5.4.	Justificación de la medida: reflexiones .....	46
5.4.1.	Tabla resumen .....	54
5.5.	Protocolo de implementación.....	54
<b>6.</b>	<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>58</b>
	<b>ANEJO: OTRAS CONSIDERACIONES DE ÁMBITO NORMATIVO.....</b>	<b>60</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

En España, en las últimas décadas, se viene experimentando de forma creciente, una tendencia hacia la denominada “**sociedad 24 horas**” cuya consecuencia directa en el mercado laboral radica en la diversificación de las formas de organización del trabajo en muchos sectores productivos, y cuya seña de identidad es la proliferación de los horarios atípicos, producto del trabajo a turnos, trabajo nocturno, etc.

En consecuencia, resulta bastante habitual, en el marco del ordenamiento jurídico español, la regulación de las “jornadas especiales de trabajo”, entendidas como aquellas en las que se difiere de la normativa laboral común sobre la jornada laboral. Los motivos de este proceder hay que buscarlos en la necesidad de flexibilizar las condiciones de prestación de la actividad en función de las circunstancias y necesidades inherentes a determinados sectores y trabajos.

El sector del transporte por carretera es uno de estos mercados que precisa de la aplicación de prácticas horarias diferenciadas para garantizar su desempeño como servicio público fundamental. La introducción de la **perspectiva de los riesgos laborales** en la adopción de determinadas formas y sistemas de organización del trabajo ha evidenciado, si cabe aún más, el impacto negativo de jornadas y horarios no convencionales en la salud y la seguridad de los trabajadores móviles del transporte por carretera, y por ende, de los riesgos conexos para el conjunto de la sociedad.

Estas y otras razones han motivado el desarrollo en las dos últimas décadas de un cuerpo normativo y regulatorio en el seno de la UE tendente a ejercer un mayor control de la jornada de trabajo en el transporte por carretera; un conjunto de prescripciones asociadas a las condiciones de prestación de la actividad profesional, de las que los conductores profesionales de vehículos auto taxi –hasta el momento- permanecen excluidos.

Sin embargo, no cabe duda de que el sector del Taxi es una parte sustancial del mercado de transporte de viajeros por carretera. **En Europa**, con niveles relativamente altos de motorización privada y sistemas de transporte público altamente competitivos, **la industria del taxi emplea a más de un millón de personas**; una cifra que representa el 8% de los empleos en el transporte europeo.<sup>1</sup>

La naturaleza del negocio, caracterizada por su estructura empresarial atomizada -elevado número de autopatronos-, supone un reto a la hora de adoptar cualquier mecanismo o iniciativa de control de la actividad profesional. Cabe recordar en este punto que el Taxi, si bien responde a pautas de organización laboral eminentemente privadas, es un servicio al público, con un marcado interés general.

Tal y como señala la organización internacional “**European Transport Safety Council (ETSC)**” en su informe de 2016 “Taxis más seguros”, <<los viajes en taxi deben ser al menos tan seguros, e idealmente más seguros, que los que se realizan en el propio vehículo. Los autobuses, por ejemplo, están mejor regulados y son más seguros>>.

El contexto operacional acá descrito impone, en consecuencia, una profunda reflexión sobre las condiciones de protección social y seguridad laboral, en las que se desempeñan los conductores profesionales de vehículos auto-taxi en el ejercicio de su actividad, tanto en Europa como particularmente en España; todo ello, con vistas a calibrar el alcance y la pertinencia de aplicar

<sup>1</sup> IRU. Facts and Figures on Taxi Transport in Europe. 2010.



medidas de restricción horaria a la par que descansos obligatorios en la prestación de la jornada efectiva de trabajo, así como de las formas de control de estas actividades.

El análisis debe incorporar, a su vez, el impacto en las condiciones laborales y de competencia de los modelos de negocio de transporte fundados sobre la base de la colaboración y la inmediatez que ofrece la nueva economía digital. Estas actividades empresariales, si bien algunas de las cuales no encajan en los modelos reguladores actuales, desempeñan muy eficazmente su actividad sobre reglas de juego distintas al servicio prestado en vehículos auto-Taxi, lo que innegablemente supone una alteración relevante de las condiciones de competencia por el mercado.

Por último, con la finalidad de fundamentar la aplicación de un sistema de regulación y control horario de la actividad profesional habrá que determinar como cuestión preceptiva previa los desarrollos normativos necesarios y el marco administrativo-territorial competente para su aplicación. Asimismo, se habrá de establecer el alcance de la iniciativa de control, determinando su ámbito de aplicación en los segmentos del negocio de transporte en vehículos turismo.

## 1.1. El control de las condiciones de trabajo en el transporte por carretera

A raíz de la adhesión de España a la Unión Europea, el sector del transporte por carretera viene generando en los últimos años un amplio acervo normativo, consistente en la ordenación y regulación de la jornada de trabajo y de los descansos en la prestación de la actividad de transporte tanto de mercancías como de personas, con relación a la satisfacción de los siguientes objetivos fundamentales:

- Proteger la salud y la seguridad de los trabajadores móviles del transporte por carretera.
- Mejorar las condiciones de seguridad vial.
- Armonizar las condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte entre los diferentes estados miembros.

En el ámbito de la Unión Europea, el tiempo de trabajo de los denominados trabajadores móviles está regulado en la Directiva 2002/15/CE, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo, conducción y descanso de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

En el párrafo 1 del artículo 2 de la referida Directiva europea se concreta el ámbito de aplicación de la misma:

- "La presente Directiva se aplicará a los trabajadores móviles empleados por empresas establecidas en un Estado miembro y que participen en actividades de transporte por carretera incluidas en el Reglamento (UE) n° 3820/85 (...)".

En el artículo 3 se define lo que se entiende por trabajador móvil:

- "(...) cualquier trabajador que forme parte del personal que se desplace (...) al servicio de una empresa que efectúe, por cuenta ajena o propia servicios de transporte de viajeros o de mercancías por carretera".

**La directiva aplica a todos los trabajadores, por cuenta propia o ajena, que realizan actividades de transporte por carretera.**

- La transposición de la directiva al ordenamiento jurídico nacional se efectúa mediante el REAL DECRETO 902/2007, de 6 de julio, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera, complementado con Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo de los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- El título competencial de ambas disposiciones es el Art. 149.1. 7<sup>a</sup> y 21<sup>a</sup> de la Constitución Española, que atribuye al Estado las competencias exclusivas en materia de legislación laboral, tráfico y circulación de vehículos a motor y Transportes que discurran por el territorio de más de una comunidad autónoma..

Para profundizar algo más en la cuestión, es preciso atender al contenido del Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

- Este dice en su artículo 4 lo siguiente:  
"el presente Reglamento no se aplicará a los transporte efectuados mediante (...) vehículos destinados al transporte de viajeros que (...) pueden transportar a nueve personas como máximo, incluido el conductor, y que se empleen a tal fin".
- La Directiva, sin entrar en detalle, hace referencia al contenido del Reglamento. El Reglamento es una norma de mayor rango que la Directiva, además de ser directamente aplicable en los Estados miembro, y no necesitar una normativa de transposición a la legislación nacional.
- Los objetivos del Reglamento 3820/85 fueron completados y ampliados por el Reglamento CE 561/2006 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 15 de marzo de 2006, con vistas a mejorar las condiciones de trabajo y de seguridad vial de su predecesor. Este reglamento establece el ámbito de aplicación del aparato control tacógrafo para el registro de los tiempos de conducción, disponibilidad y descanso.

**El Reglamento europeo excluye expresamente los vehículos de hasta nueve personas y por tanto al sector del Taxi de su aplicación.**

No obstante, resulta preciso citar en este punto el Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo al empleo de tacógrafos en el transporte por carretera.

- En virtud del mismo se autoriza a los estados miembros a requerir la instalación y utilización de aparatos tacógrafo para aquellos transportes nacionales en vehículos sobre los que no recaiga la utilización obligatoria por aplicación del Reglamento 561/2006.

En consecuencia, el Taxi queda materialmente excluido de las prescripciones del Reglamento 561/2006 para el control de las condiciones de trabajo, si bien se abre la puerta al empleo del aparato de control tacógrafo en el mercado doméstico, a criterio discrecional de cada estado miembro.

### 1.1.1. Aplicabilidad en el sector del Taxi

La industria del Taxi no está sujeta al mismo grado de control que otros sectores o ámbitos ligados a la conducción profesional. Así, mientras que la Unión Europea decidió armonizar una parte del sector para garantizar una competencia igualitaria entre los estados miembros en la conducción de vehículos pesados, paralelamente excluyó a la industria del taxi –mercado interior- del campo de aplicación de la normativa, y por lo tanto de la regulación de los tiempos de trabajo, conducción y descanso de los trabajadores móviles.

Ahora bien, lo anterior no quiere decir que los estados no puedan regular el sector del Taxi como estimen conveniente a los intereses generales; por razones de protección social, de seguridad vial, de condiciones de mercado (que son competencia de los estados miembros) las administraciones públicas competentes en España (ya sea la AGE, las CCAA, o los ayuntamientos) pueden aprobar la legislación que consideren oportuna, y que bien podría tomar como referencia los tiempos de conducción y descanso del reglamento europeo de referencia.

El Taxi es claramente un sector profesional donde se reproducen algunas de las circunstancias y de los riesgos asociados a la organización del trabajo en jornadas no convencionales como es el trabajo nocturno o a turnos. El trabajo a turnos exige mantener el organismo activo en momentos en que se necesita descanso y a la inversa; el trabajador a turnos, especialmente en los turnos de noche, sufre situaciones de múltiples desajustes: irregularidad en los períodos de trabajo y descanso que altera los ritmos biológicos, esfuerzo adicional requerido para activar el organismo cuando está “biológicamente desactivado”, redistribución de los horarios de todas las actividades: comida, ocio, sueño, mantenimiento de los mismos niveles productivos con independencia del turno y de los ritmos biológicos...

El Taxi, por tanto, sería susceptible de ser sometido, mediante la aplicación de normativa sociolaboral, a la regulación y control de las condiciones de trabajo y descanso de los trabajadores móviles que realicen actividades de transporte por carretera. El control de la actividad profesional podría ejercerse mediante la instalación y utilización de aparatos tacógrafo en los vehículos –tal y como se viene realizando en la actualidad en otros ámbitos profesionales– o por cualquier otro dispositivo técnico con funcionalidades equivalentes.

El Reglamento UE 165/2014 dicta en su articulado lo siguiente:

Art. 3 “Ámbito de aplicación”: “*Por lo que respecta a los transportes nacionales, los Estados miembros podrán requerir la instalación y utilización de tacógrafos acordes con el presente Reglamento en cualquiera de los vehículos en que su instalación y utilización no sean obligatorias por otro concepto en aplicación del apartado 1 (el cual refiere a su vez a los vehículos concernidos por la aplicación del Reglamento 561/2006)*”.

A resultas de todo lo anterior, se solicita estudiar la viabilidad de establecimiento de un Sistema de control de los tiempos de trabajo y descanso en el Taxi de Madrid, en línea con el modelo implantado en otras ciudades y regiones europeas, de conformidad con los objetivos de mejora de la protección social, la seguridad vial y las condiciones igualitarias de competencia en los transportes urbanos madrileños.

## 2. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

La estrategia que fundamenta la prestación de un **Servicio de Taxi eficiente** se relaciona con el comportamiento de los siguientes cuatro factores:

**Calidad (C); Seguridad (S); Rentabilidad (R) y Productividad (P)**

- Los factores “R” y “P” en la actualidad están en entredicho: largas jornadas de trabajo para alcanzar el umbral de ingresos. Esta situación termina por incidir en los factores “C” y “S”.



**Es necesario avanzar hacia un nuevo marco operacional, que mejore la competitividad y aporte mayor estabilidad a las condiciones de prestación de la actividad empresarial. Hay que poner en valor el rol del taxi en la planificación y gestión responsable de la movilidad**

El estudio para el establecimiento de un Sistema de control horario de la actividad profesional en el Taxi de Madrid cuenta, entre sus objetivos primarios, los siguientes:

- Analizar la cobertura legal existente e implicaciones jurídico-administrativas asociadas, a la implantación efectiva de medios técnicos de control de los tiempos de conducción y descanso de los conductores de vehículos auto-taxi en la ciudad de Madrid.
- Investigar modelos de control de los tiempos de conducción y descanso, aplicados al sector del Taxi, y desarrollados con éxito en otras ciudades y regiones europeas, como es el caso de París, con expresión de sus características y fundamentos operacionales así como de sus ventajas e inconvenientes.
- Evaluar el impacto en material socio-laboral y prestacional de la implantación de un Sistema equivalente en el Taxi de Madrid, con particular valoración de los medios necesarios para garantizar su desarrollo práctico y efectivo, las barreras a las que cabe hacer frente, y las oportunidades para extender condiciones equitativas de calidad y protección social en el resto de los transportes urbanos, particularmente en el ámbito VTC.

Como objetivos secundarios se establecen los siguientes:

- Determinar los fundamentos motivacionales y límites competenciales para exigir la obligación de instalación y uso del aparato tacógrafo o dispositivo equivalente para el control horario de la actividad en los vehículos auto-taxi de Madrid.
- Determinar las especificaciones técnicas asociadas a la instalación y control periódico del aparato tacógrafo o de cualquier otro instrumento actualmente en operación que disponga de funcionalidades equivalentes.

- Determinar la senda legal para equilibrar las condiciones de competencia en la prestación de un servicio de interés público en el ámbito urbano entre los sectores Taxi y VTC.

Desde el punto de vista metodológico, el trabajo se estructura conforme a la siguiente secuencia de desarrollo por fases troncales:



Imagen: Diagrama metodológico

Fuente: Elaboración propia

- Fase I. Investigación de experiencias europeas:** estudio de casos asociados a modelos de regulación y control de los tiempos de trabajo y descanso en el sector del Taxi.
- Fase II. Análisis del mercado de instrumentos de control de la actividad profesional:** investigación de las soluciones tecnológicas de mercado, así como de sus condiciones de instalación, mantenimiento y control periódico.
- Fase III. Estudio de aplicación / implementación en el Taxi de Madrid:** fijación de un protocolo, que viabilice la implantación efectiva de un Sistema de regulación y control de los tiempos de trabajo y descanso, que sirva de palanca, a su vez, en la consecución de un nuevo modelo de movilidad urbana seguro, sostenible y socialmente responsable.
- Fase IV. Viabilidad legal de la iniciativa:** cobertura jurídico-competencial existente –y ajustes necesarios- para favorecer la adopción de un sistema de control de la actividad profesional.

El planteamiento metodológico comprende, a su vez, la consulta a las asociaciones más representativas del Taxi de Madrid, así como a otros agentes concernidos desde la óptica de la evaluación de la calidad y condiciones de prestación del servicio, como son las organizaciones de usuarios y consumidores.

### 3. INVESTIGACIÓN DE EXPERIENCIAS RELATIVAS A LA REGULACIÓN Y CONTROL HORARIO DE LA ACTIVIDAD PROFESIONAL EN EL TAXI

Citando nuevamente como referencia el informe 2016 “Taxis más seguros” de la ETSC, European Transport Safety Council, se viene a señalar que <<como regla general, no se debería exigir a ningún conductor que condujese de forma continuada durante más de 2 horas sin un descanso de, al menos, 15 minutos>>

Sin embargo, no son muchos los ejemplos de ciudades y países europeos que hayan avanzado firmemente en la decisión de regular en el marco de su ordenamiento jurídico la obligatoriedad de registro y control de los tiempos de trabajo y descanso de los conductores profesionales de vehículos auto-taxi. En este sentido, se detallan, a continuación, los aspectos fundamentales de los ejemplos más relevantes en este ámbito particular de gestión de las condiciones de explotación.

#### 3.1. El caso de París

La zona de prestación del Taxi de París comprende un ámbito de operación restringido, participado por cuatro comunas municipales: la propia área de París -incluyendo el Bois de Boulogne y el Bois de Vincennes-, y una parte significativa de tres departamentos de la corona metropolitana: Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis y Val-de-Marne (en verde en el mapa).



Imagen: Área de prestación del Taxi de París

Fuente: Informe FACTA 2016

Adicionalmente, hay que considerar el área funcional alrededor del aeropuerto Roissy-Charles-de-Gaulle, en la frontera entre los departamentos de Seine-Saint-Denis y Val d'Oise.

Dentro de la aglomeración de París, hay una parte de las comunas referidas de la primera corona metropolitana, pertenecientes al antiguo departamento de Seine-et-Oise, que conservan su servicio de taxis comunitarios.

La zona de prestación del Taxi de París es un área particularmente densa en términos poblacionales, con distancias a cubrir relativamente cortas en comparación con otras grandes ciudades como Nueva York o Londres. En concreto, la zona intramuros del Taxi Parisino proporciona servicio a 2,268 millones de habitantes<sup>2</sup>; un volumen de población que, por otra parte, ha permanecido prácticamente inalterado en las últimas décadas, en contraposición con el desarrollo de otros núcleos periféricos de la aglomeración urbana.

### 3.1.1. Cuestiones previas

- La situación de la industria del Taxi en Francia se analiza frecuentemente desde la óptica del Taxi de París, cuyas características particulares en términos de gestión de la actividad profesional lo distinguen muy claramente del resto del territorio francés.
- Las condiciones para el ejercicio de la profesión en Francia se establecen en la Ley de la República Nº 95-66, de 20 de enero de 1995, de regulación de la profesión de taxi y el Decreto nº 95-935, de 17 de agosto de 1995, adoptado para su aplicación reglamentaria.
- El marco regulatorio parisino determina las condiciones para la emisión de licencias de taxi, incluido el número emitido, tarifas de taxi, así como las condiciones de aptitud técnica de los vehículos utilizados como taxis. La Orden interpretativa, <<Arrêté interprefectoral de 2001<sup>3</sup>>>, regula las condiciones para la emisión / explotación de licencias en el ámbito exclusivo de la región parisina; es por tanto una norma cuyo ámbito de aplicación es local.
- La Prefectura de la Policía de París<sup>4</sup>, autoridad pública competente para la administración, regulación y control de la actividad en los Taxis parisinos, gestiona un cuerpo normativo abundante y específico con relación a la prestación de la actividad de transporte en vehículos turismo en su ámbito espacial de influencia. Dispone, a su vez, de un cuerpo policial a su servicio –Los Boers-, que inspecciona e investiga las infracciones y delitos que se cometan con relación a la explotación de los Taxis de París.
- Los titulares de las licencias pueden ser tanto personas físicas como jurídicas. París es la única ciudad de Francia donde un mismo vehículo Taxi puede ser empleado a doble turno (doblaje). En concreto, son 1800 doblajes en París; esto es, dos conductores empleando el mismo vehículo por jornada.
- De conformidad con la decisión 2010-00032<sup>5</sup>, hay contempladas tres categorías de licencias:
  - Categoría A: que se concede al poseedor de un permiso de circulación y estacionamiento, que es además el conductor del vehículo.

<sup>2</sup> INSEE

<sup>3</sup> Arrêté interpréfectoral n° 01-16385 du 31 juillet 2001 relatif aux exploitants et aux conducteurs de taxis dans la zone parisienne

<sup>4</sup> El Decreto Nº 70-214, de 12 de marzo de 1970, regula la transferencia de poderes del Prefecto de París al Prefecto de Policía en el ámbito de los automóviles de pasajeros y de la industria del taxi.

<sup>5</sup> Arrêté n° 2010-00032 du 15 janvier 2010 portant statut des taxis parisiens (RAA et BMO n° 6 du 22/01/2010).

- Categoría B: que se concede al poseedor de un permiso de circulación y estacionamiento, que no conduce el vehículo, o que es titular de un número de permisos de estacionamiento de entre 2 y 200 y que explota personalmente los vehículos taxi con conductores asalariados o en régimen de arrendamiento de licencias (inquilinos).
- Categoría C: para aquellos que son titulares de más de 200 permisos de circulación y estacionamiento.
- Las licencias son mantenidas mediante el pago de un tributo a la Municipalidad de París. El importe fue establecido por la Orden del 2001 en la cantidad de 0,23 € por día de actividad para aquellas licencias que únicamente tienen autorizada una salida diaria; mientras que para las licencias de doblaje la cantidad se sitúa en 0,46 €/día.
- Cuando el número de licencias en explotación se sitúa por debajo del máximo contingente, se debe asignar una licencia al primer solicitante en lista de espera, quien será un conductor en régimen de inquilino o asalariado de una empresa operadora que carece de su propio permiso de estacionamiento.

### 3.1.2. Panorámica del mercado

Coexisten hasta cuatro tipos de estructuras de relación profesional o figuras empresariales en la industria del Taxi de París:

- **El auto-patrono**: el taxista parisino puede convertirse en autónomo tan pronto como obtenga su tarjeta profesional del taxi, una vez que haya adquirido la licencia de actividad. Hay dos formas de adquisición de la licencia; en el mercado de segunda mano, una vez que se hayan cumplido dos años en la profesión; o mediante otorgamiento gratuito por la autoridad competente, una vez se hayan satisfecho 14 años de experiencia en la profesión. La adquisición del equipo técnico obligatorio y del vehículo es responsabilidad del conductor.
- **Accionista**: Proporciona su vehículo y compra acciones en una empresa flotista. El vehículo está registrado a nombre de la compañía operadora, en la que el conductor será accionista. Al igual que una cooperativa, opera una licencia que pertenece a la empresa. El mantenimiento del vehículo es responsabilidad del conductor. Cada mes se paga una suma global a la empresa, que incluye contribuciones a la seguridad social, seguro de vehículos y diversos costos administrativos. Cuando el conductor lo desee, puede vender sus acciones y registrar el vehículo a su nombre.
- **Inquilino**: al igual que el autónomo y el accionista, trabaja por cuenta propia; alquila el vehículo, equipado de acuerdo con los estándares regulados para la prestación del servicio. El precio de este alquiler incluye el uso del vehículo a tiempo completo o doblaje (un conductor de día y un conductor de noche), mantenimiento, seguro de vehículos y contribuciones a la seguridad social; solo el combustible se carga al conductor.  
El inquilino no posee una licencia pero tampoco es asalariado. Este status particular fue formalizado por la ley de 1995 y por El artículo 10 del Decreto n. 95-935, de 17 de agosto de 1995, que establece que el operador de la licencia puede "también asegurar tal explotación al consentir el arrendamiento a un taxista".
- **Empleado asalariado**: el vehículo está a nombre de la empresa y a menudo es un vehículo doblado. El conductor debe devolver el vehículo al garaje al final del servicio y se le pagará

el porcentaje del ingreso diario, más propinas y un cargo fijo diario. El vehículo es suministrado por la empresa, que se hace cargo de los gastos de mantenimiento y del combustible.

Los conductores de vehículos auto-Taxi en París son principalmente autónomos, titulares de la licencia, del vehículo y de la tarjeta profesional del conductor. Asimismo, deben estar registrados en el directorio de actividades mercantiles. El conductor autónomo, que ostenta una tarjeta profesional y está registrado en el referido repositorio de actividades, puede arrendar un vehículo con una licencia mediante un contrato de arrendamiento.

En resumen, el mercado del Taxi de París ofrece el siguiente panorama con relación a la distribución de perfiles empresariales / estructuras de actividad:<sup>6</sup>

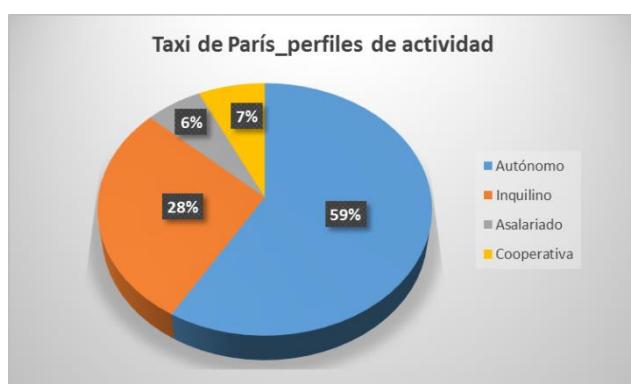


Imagen: Distribución de perfiles de actividad  
Fuente: elaboración propia en base a datos oficiales

En París, alrededor del 60% de los conductores son autónomos; prácticamente un 30% ostentan la condición de "inquilinos"; mientras que el resto se reparte casi equitativamente entre conductores asalariados y miembros de cooperativas.

En su informe de noviembre de 2015 sobre la aplicación de la ley de 2014, la Inspección General de Finanzas informó de la existencia de 17.770 licencias de taxi en la ciudad de París –lo que supone un incremento del 19,3% en comparación con el año 2001- y 1.558 autorizaciones duplicadas, lo que en conjunto equivale a 19.328 vehículos en operación. Por su parte, el denominado informe "Thévenoud"<sup>7</sup> del año 2014 estimaba además que, el impacto de la extensión del tiempo de trabajo máximo diario de 10 a 11 horas equivaldría a la provisión de 500 licencias adicionales.

El área central de París muestra uno de los ratios más elevados en la relación de Taxis por cada 10.000 habitantes; proporción que ha ido progresivamente creciendo en las últimas décadas a razón de la invariabilidad poblacional y la provisión de nuevas licencias.

<sup>6</sup> Sources: For France, Officiel des taxis, <http://www officiel-taxi fr/le-metier-p2-r1.html>, for Paris, the "Proposition de réforme de la profession de taxi" (Proposal to reform the taxi industry) report, P. Chassagneux, 2008

<sup>7</sup> Informe elaborado por el Diputado de la Asamblea Nacional, Thomas Thevénoud, sobre el proceso de liberalización del transporte de personas en vehículos ligeros.

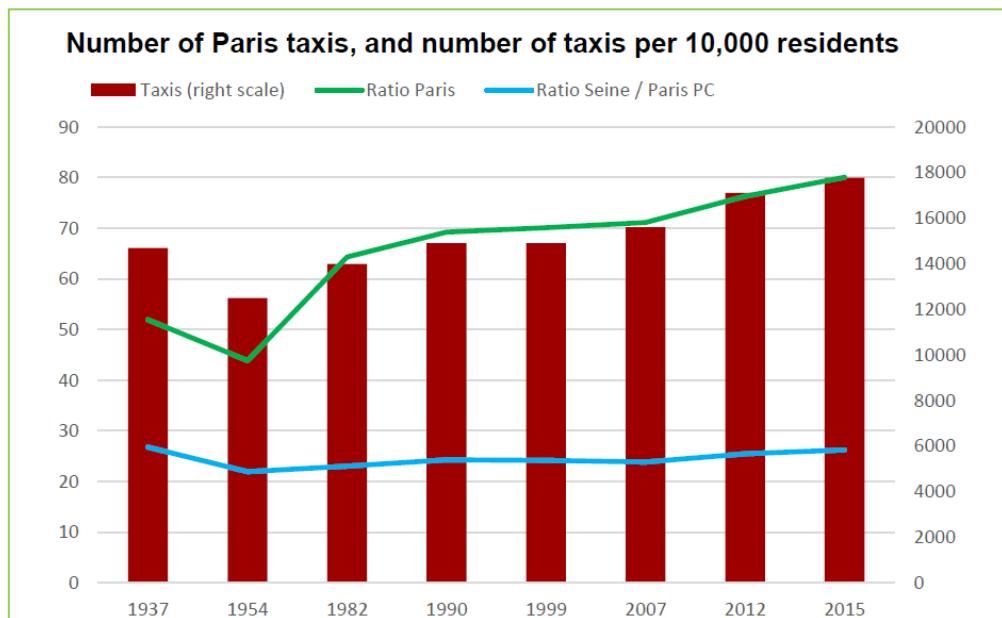


Imagen: Taxis en París  
Fuente: Informe FACTA (2016)

Lo anterior no ha impedido que numerosos autores –ya desde 1959<sup>8</sup>- hayan venido denunciando los efectos negativos asociados a un exceso de regulación en la industria del Taxi de París, lo que, a su juicio, condiciona la prestación de un mejor servicio al usuario, generando, a su vez, una importante demanda insatisfecha, que ha sido el entorno ideal para el asentamiento y proliferación de las autorizaciones VTC en la última década. En este contexto operacional, no es circunstancial que París sea la ciudad, de entre las grandes urbes europeas, que registra un menor uso del Taxi por parte de sus residentes.

Los taxistas de París trabajan, en promedio, 11 horas diarias a lo largo de 6 días a la semana, con un descanso vacacional de tres semanas libres al año. En consecuencia, trabajan el doble de horas que un empleado tipo en un régimen de 35 horas semanales.

Durante la jornada laboral efectúan una media diaria de 11 carreras, lo que en términos de productividad y rendimiento económico equivale a una carrera a la hora en promedio.

La tabla adjunta detalla los parámetros fundamentales de la actividad de los profesionales del Taxi de París, según los perfiles de negocio identificados previamente:

SEGÚN PERFILES DE ACTIVIDAD	Nº de carreras diarias	Media de horas de trabajo diarias	Nº de días de trabajo semanales	Nº de horas de trabajo semanales	Semanas de libranza al año	Horas de trabajo al año
Autónomo con licencia propia (pagando préstamo)	10,4	11,3	6,2	70,6	2,5	3.495
Inquilino con licencia ajena	10,9	11,2	6,3	70,3	2,9	3.467
Cooperativista	9,6	11,0	6,0	66,3	3,4	3.223
Autónomo con licencia propia (ya pagada)	10,9	10,8	5,9	64,6	3,4	3.143
Asalariado	11,0	10,5	5,8	61,6	3,9	2.980

Fuente: Encuesta 6t a 1.000 conductores de Taxi de París (2017). Informe “Working conditions for Paris Taxi drivers”.

<sup>8</sup> Desde el informe Armand-Rueff en 1959 hasta el informe de la Comisión para la Liberación del Crecimiento Francés, presidido por Jacques Attali.

La duración media de la carrera es de 24 minutos, en distancias medias que rondan los 8-9 km., por lo que se puede afirmar que más de la mitad de su jornada laboral no se encuentra remunerada.

### 3.1.3. Condiciones de prestación del servicio

- La emisión de la licencia requiere de su poseedor la puesta en servicio del taxi en el plazo máximo de 2 meses (art. 4 de la Orden 2010-00032<sup>9</sup>). Es decir, que el titular de la autorización administrativa ha de estar en posesión de un vehículo (en propiedad o en régimen de arrendamiento), que satisfaga los requerimientos y especificaciones técnicas reglamentarias para su puesta en circulación.
- Las licencias puestas en circulación después de 2010 están sometidas a la obligación de prestar actividad por un mínimo de horas diarias durante los primeros 5 años desde la emisión de la preceptiva autorización. En virtud de la citada Orden, los vehículos autorizados como servicio de Taxi a partir de esta fecha deberán operar de forma obligatoria bien entre 3 y 5 de la tarde bien entre 5 y 7 de la mañana.
- Asimismo, de conformidad con el artículo 11 de la referida Orden, modificado posteriormente en el año 2013<sup>10</sup>, la licencia autoriza a “una salida” por día salvo para determinados contingentes que están autorizados para doblar turno.

- **Con relación a la duración del servicio, el artículo 22 de la referida Orden señala que, el conductor no puede iniciar una nueva jornada de trabajo antes de que transcurran como mínimo 6 horas entre cada dos períodos de actividad.**
- **La duración total de la actividad laboral diaria no podrá exceder de 11 horas. Se realizarán dos pausas obligatorias con una duración mínima media hora**

- Un taxi tiene la obligación de intercalar dos descansos de al menos treinta minutos cada uno, con un máximo de tres horas combinadas. Durante este descanso, el conductor puede abandonar su vehículo e indicar en su dispositivo de control horario que se encuentra en modo descanso.

Estas marcas de tiempo son una especificidad parisina. ¿Y en el resto de Francia? No hay limitaciones en términos de tiempo, pero los conductores están sujetos a un acuerdo marco colectivo. Trabajan seis días a la semana y tienen dos días consecutivos de descanso.

- El conductor deberá: conducir el vehículo que tiene asignado; estar convenientemente vestido; disponer del equipamiento técnico reglamentario en perfecto estado de funcionamiento; ubicarse en la cola de espera en la parada; embarcar a los usuarios según orden de espera; trasladar al usuario hasta su destino por la ruta más rápida y detenerse en caso de solicitud del usuario.

<sup>9</sup> Arrêté n° 2010-00032 du 15 janvier 2010 portant statut des taxis parisiens.

<sup>10</sup> Art. 11. (Modificado por el decreto n ° 2011-00577 de 20 de julio de 2011 y el decreto n ° 2013-01007 del 17 de septiembre de 2013).

### 3.1.3.1. Equipamiento técnico obligatorio

El Capítulo 2 de la <<Arrêté interpréfectoral (2001)<sup>11</sup>>> regula el equipamiento técnico obligatorio a bordo del vehículo.

- Todos los taxis parisinos estarán equipados con un taxímetro acoplado a una impresora; un dispositivo "taxi" luminoso; una placa externa que lleva el número de la autorización y la etiqueta de aprobación que debe tener un diseño aprobado; y un **dispositivo electrónico de sellado de tiempo denominado "Horodateur"**.



Imagen: Equipamiento Taxi Parisien

Fuente: Préfecture de la Police

- Con relación a las especificaciones técnicas de los taxímetros, los aparatos deberán cumplir con la reglamentación nacional aplicable a la instalación y control de los instrumentos de medida.<sup>12</sup> La instalación y desinstalación del aparato taxímetro ha de ser una operación sencilla. Los Taxis únicamente pueden emplear modelos aprobados tanto por la normativa europea como la nacional. La obtención de ambas autorizaciones es un requisito imprescindible para la comercialización de aparatos taxímetro en Francia.

El Título 3 de la citada Orden, por su parte, cubre las especificaciones relativas a las características de los vehículos y del equipamiento empleado en el Taxi de París, así como los procedimientos a satisfacer para la instalación, inspección y control periódico de los mismos.

- Ningún vehículo puede ser puesto / mantenido en circulación como taxi de París, si no ha superado la inspección técnica obligatoria.

<sup>11</sup> Arrêté interpréfectoral n° 01-16385 du 31 juillet 2001 relatif aux exploitants et aux conducteurs de taxis dans la zone parisienne.

<sup>12</sup> 303 Décret n° 2006-447 du 12 avril 2006 relatif à la mise sur le marché et à la mise en service de certains instruments de mesure ; Décret n° 2001-387 du 3 mai 2001 relatif au contrôle des instruments de mesure ; Décret n° 2006-447 du 12 avril 2006 relatif à la mise sur le marché et à la mise en service de certains.

Antes de ponerse en circulación como un taxi de París, cualquier vehículo, cuyo modelo esté aprobado, debe ser examinado desde el punto de vista de seguridad, comodidad e higiene, por la estación de control de taxi de París de la Prefectura de la Policía.

- Si el estado del vehículo es satisfactorio, se colocará una pegatina "CT", que indica el mes y el año del final de la validez de la inspección técnica, en la parte interior derecha de la ventana delantera del vehículo. En el número de matrícula se coloca una pegatina que indica "Prefectura de policía - Taxi". Esta operación se llama marca y permite el uso del vehículo como un taxi parisino.
- La inspección técnica ha de renovarse anualmente, en intervalos temporales no superiores a los 12 meses.
- Cualquier vehículo puede quedar sometido a inspección técnica si por parte de los Oficiales de la Prefectura se comprueba que acontecen las circunstancias para su previsible retirada de la circulación, como pudiera ser el mal funcionamiento del equipamiento técnico obligatorio a bordo.

### 3.1.4. El aparato de control horario: Le Horodateur

Tal y como señala el llamado “Informe Thevenoud”, la protección del usuario-consumidor justifica los estrictos requisitos existentes para la monitorización de la actividad, la capacitación de los conductores profesionales, la seguridad y la calidad del vehículo en los Taxis de París.

La regulación del Taxi de París ha sido normalmente calificada como rígida y conservadora, no en vano su cuerpo base fundamental data de la 2<sup>a</sup> Guerra Mundial, y desde entonces muchas de sus prescripciones originales (tarifas reguladas, horas reguladas, formación de conductores, licencias transferibles...) han permanecido casi inalterables.

Entre los años 1937 y 1938 se establece la necesidad de limitar de forma efectiva las horas de trabajo de los conductores de los taxis parisinos. En consecuencia, se crea el dispositivo de control horario –Le Horodateur- junto con un servicio de policía –“Les Boers”- particularmente orientado a controlar la actividad prestacional de los Taxis de París.

El Decreto Nº 95-935, de 17 de agosto de 1995, por el que se aplica la Ley Nº 95-66, de 20 de enero de 1995, sobre el acceso a la actividad del conductor y la profesión de taxista establece en su artículo 1, relativo al equipamiento especial obligatorio a bordo de los Taxis, lo siguiente:

1. Un contador horokilométrico homologado llamado taxímetro, de acuerdo con las prescripciones del decreto no. 2006-447, de 12 de abril de 2006, sobre la comercialización y la puesta en servicio de instrumentos de medición; ha de permitir, a su vez, la edición automática de un ticket que contenga la información mínima prevista por decreto;
2. Un dispositivo exterior luminoso con la mención "taxi", cuyas características son fijadas por el Ministerio de Industria, que se ilumina en verde cuando el taxi está libre y en rojo cuando es ocupado o reservado;
3. La indicación de la comuna o el servicio común de los taxis conectados, así como el número del permiso de estacionamiento, en forma de placa adherida al vehículo y visible desde el exterior;

4. Salvo que el taxímetro esté provisto de función suplementaria, un dispositivo de sellado de tiempo homologado (Le Horodateur), que permita registrar las horas del comienzo y final del servicio.

Las características de los equipos mencionados en los epígrafes 1 °, 2 ° y 4 ° se establecen por orden del Ministerio de Industria.

Las condiciones de utilización del dispositivo Horodateur están regladas en el capítulo 7 del Título III de la <<Arrêté interpréfectoral n° 01-16385>>, de 31 de julio de 2001, sobre operadores y conductores profesionales de Taxis en la zona de París, y cuyas prescripciones principales hacen referencia a:

- Artículo 41. (Modificado por la Orden interpréfectoral n ° 2010-00033, del 15 de enero de 2010). El aparato Horodateur ha de permitir el control efectivo de la duración de la jornada laboral del conductor profesional, así como el tiempo diario de empleo del Taxi.

El dispositivo debe registrar en su memoria las fechas de cada jornada de actividad, las horas de inicio y fin de servicio, las horas de inicio y fin de los descansos obligatorios, así como el número asociado a la autorización (permiso) de estacionamiento.

Las funciones del dispositivo de marcado de tiempo pueden ser integradas en el aparato Taxímetro, de conformidad con las disposiciones legales aplicables al control metrológico legal de tipo nacional.

- Artículo 42. (Modificado por la Orden interpréfectoral nº 2008-00624, del 29 de agosto del 2008). El aparato Horodateur debe permitir la posibilidad de programar el comienzo del servicio, así como el inicio y fin de los descansos obligatorios. Adicionalmente debe permitir, a requerimiento del titular de la autorización, la programación del fin del servicio para garantizar la operación del vehículo en régimen de funcionamiento doblado.

La determinación del momento de terminación de la actividad laboral se calcula de forma automática en base a la programación de inicio de la jornada y a la duración de los tiempos de descanso obligatorios.

La Programación de las pausas se puede realizar bien desde el comienzo del servicio bien durante el periodo de servicio.

Al apagar el dispositivo al término del servicio no es posible reiniciar la actividad hasta que transcurran 6 horas de descanso obligatorio, a excepción de aquellos vehículos operados en régimen de doble turno.

- Artículo 43. (Modificado por la Orden interpréfectoral nº 2010-00033, del 15 de enero de 2010). En aquellos casos en los que el dispositivo Horodateur se encuentre apagado o en posición de descanso, el taxímetro no se podrá iniciar y registrar una carrera en consecuencia. No obstante lo anterior, el taxímetro ha de permitir el registro de aquellas carreras en prestación, en el momento que se alcanza el final de la jornada laboral.
- Artículo 44. (Modificado por la Orden interpréfectoral n ° 2010-00033, de 15 de enero de 2010). Si el aparato Horodateur no está integrado en el Taxímetro, este mostrará los cuatro o cinco últimos dígitos del permiso (tarjeta) de circulación y estacionamiento así como la fecha en curso.

Si hay programado un descanso, deberá mostrar la posición de descanso.

Si no está integrado en el taxímetro, la parte inferior del dial del dispositivo deberá ser:

- Azul, para aquellos vehículos cuyo conductor es titular de una tarjeta de estacionamiento y conduce el mismo el vehículo (autopatrónos).
- Amarillo, para aquellos vehículos operados en régimen de doble turno.
- Verde, para aquellos vehículos operados en régimen de inquilinos.
- Rojo, para cualquier otro tipo de vehículos.
- Artículo 45. (Modificado por la Orden interpréfectoral n ° 2010-00033, del 15 de enero de 2010). El dispositivo Horodateur deberá estar equipado con un sistema de verificación que permita controlar su correcto funcionamiento.



En caso de desconexión prolongada el reloj de control interno continuará en funcionamiento permitiendo el registro de la fecha en curso, así como el reinicio del sistema en su momento.

Cuando el dispositivo de control horario no esté integrado en el Taxímetro, los materiales empleados para su fabricación deberán ser testados para garantizar su correcto funcionamiento en condiciones ambientales extremas (-15 ° C, + 60 ° C). A tal efecto, deberán ser verificados y aprobados por un organismo autorizado de control.

- Artículo 46. - El dispositivo estará convenientemente protegido para prevenir acciones de fraude y/o falsificación. El fabricante deberá incluir un precinto específico en el ensamblaje de las partes móviles al efecto.

En caso de intentar acceder a las funciones orgánicas del dispositivo, este se colocará automáticamente en modo ERROR. Tan solo el instalador puede restaurar el dispositivo en el caso anterior, debiendo informar de la tipología de incidente al servicio de taxi de la Prefectura de la Policía.

El aparato Horodateur deberá diseñarse de tal manera que el usuario solo pueda tener acceso a los elementos básicos que controlan su funcionamiento convencional.

- Artículo 47. (Modificado por la orden interpréfectoral n ° 2010-0003, del 15 de enero de 2010). Cada dispositivo se identifica por un número de producción de 5 dígitos; este número ha de ser claramente identificable y visible en el dial interno del dispositivo siempre que no esté integrado en el aparato taxímetro.

Cada dispositivo debe ir acompañado de un manual de usuario.

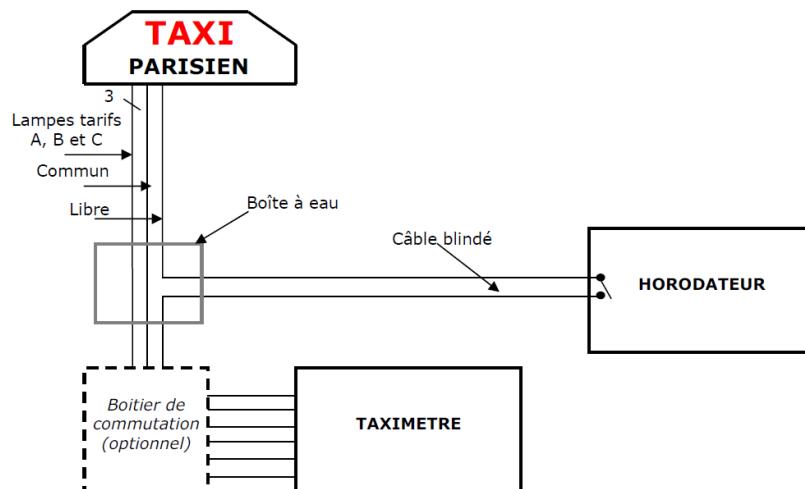
Cuando el dispositivo se encuentre integrado en el taxímetro, este debe permitir la impresión automática de un billete que muestre el número de permiso de estacionamiento, el número, la marca y el color de la marca de tiempo, el día de la última

RAPPORT HORODATEUR	
30/04/2010	02h10
<b>Identification :</b>	
N°stat :	12345
Marque horo :	ATA
N°horo :	A108765
<b>Exploitant :</b>	
Claude DURANT	
36, rue des Templiers	
75018 Paris	
Tel 01 23 45 67 89	
<b>Dernière mise à jour :</b>	
15/03/2010	10h03
N° agent ATA :	5397
N° technicien :	2
N° terminal :	123
Couleur :	VERTE 15-17
<b>Dernier service:</b>	
Periode :	1
Date déb :	29/04/2010
Quant déb :	119
Serv :	16h18-03h27
Coupl :	22h36-23h45
Coup2 :	Non effectuée
Proch serv :	15h00

fecha de programación, el inicio del servicio, la hora de inicio y fin de los descansos y el final programado del servicio.

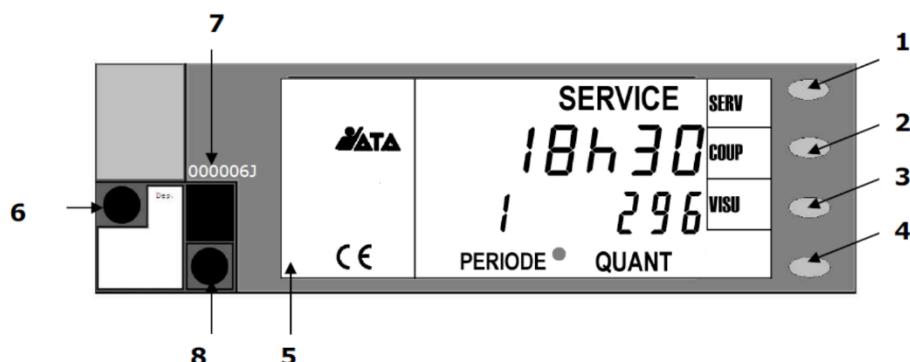
Cualquier fabricante o instalador se compromete a proporcionar regularmente al servicio de Taxi de la Prefectura el listado de compradores de dispositivos Horodateur; cualquier propietario de un dispositivo Horodateur no puede revender el aparato sin haberlo comunicado previamente a la Prefectura de la Policía de París.

- El aparato Horodateur sólo puede ser instalado y reparado por las empresas autorizadas por la Prefectura de la Policía de París. El aparato Horodateur, como dispositivo periférico, funciona con una batería de ion litio, que se conecta mediante un cableado doble a la batería del vehículo, por un lado, y al dispositivo luminoso exterior, por el otro (esto último evita que el taxímetro pueda funcionar cuando el dispositivo de sellado de tiempo está fuera de servicio). Su instalación en todos los casos se debe realizar de conformidad con las condiciones de seguridad establecidas por el fabricante del vehículo.



- El aparato Horodateur, al igual que el resto del equipamiento técnico obligatorio a bordo del vehículo, está sometido a Inspecciones periódicas anuales por la estación de control de la Prefectura de la Policía de París.
- Artículo 48. (Modificado por el auto interinstitucional n ° 2010-00033, de 15 de enero de 2010). Si no está integrado en el taxímetro, el dispositivo Horodateur debe instalarse dentro del vehículo, en el lado derecho de su parte trasera, con los números identificativos mostrándose hacia el exterior.

Los registros de fecha y hora deberán ser perfectamente visibles tanto de día como de noche, a una distancia de cuatro metros medidos desde el eje motriz del vehículo.



- 1-3 Botones accesibles al usuario
- 4 Botón de control de las autoridades
- 5-8 Funciones reservadas al instalador (código de colores, precinto, nº de serie...)

Situado en la parte trasera del automóvil, en el lado derecho del vehículo, visible desde el exterior, el dispositivo de sellado de tiempo muestra las horas pendientes para la finalización del servicio diario del conductor. Los Boers también verifican que los taxistas tengan licencia profesional, y que las tarifas estén de acuerdo con la reglamentación vigente.

En resumen, se puede afirmar que:

- El aparato-taxímetro se ajusta a las normas de homologación comunitarias.
- El dispositivo Horodateur se ajusta a las normas de homologación francesas (fijadas por el Ministerio de Industria) tanto si se trata de un dispositivo periférico adosado al vehículo como si estas funciones están integradas en el propio aparato taxímetro. Las especificaciones técnicas regulan: el propio aparato, su instalación, así como el control periódico y reparaciones.

### 3.2. El tacógrafo de control en Suiza

Al igual que ocurre en el resto de países desarrollados, en Suiza existe una normativa que regula el tiempo de trabajo, conducción y descanso de aquellos conductores cuya actividad profesional es el transporte de personas, entre los cuales se encuentran incluidos los profesionales taxistas.

Se trata de una normativa cuy ámbito de aplicación es estatal. Concretamente, la Ordenanza de fecha de 6 de mayo de 1981 (1 de enero de 2012) (OLR 2) regula la duración del trabajo, orientación y descanso de conductores profesionales de vehículos de motor para el transporte de personas, que no están sujetos en la ordenanza del conductor de 19 de junio de 1995 (OLR 1), y los controles a los que están sujetos, así como las obligaciones de los empleadores. Esta Ordenanza deroga la Ley anterior del 18 de enero de 1966 sobre la duración del trabajo y el descanso vehículos profesionales para vehículos de motor.

A continuación, se describen aquellos puntos de interés de la Ordenanza con el fin de conocer la aplicación y motivación del sistema de control horario de la actividad profesional.

Esta Ordenanza se aplica a los conductores de vehículos de motor ligero, automóviles pesados y autobuses de hasta 16 asientos (además del conductor) y cuadriciclos ligeros, motocicletas y triciclos de motor que se utilicen para el transporte profesional. Por tanto, esta Ordenanza aplica al sector del taxi.

Se aplica a los profesionales que conducen regularmente un vehículo con el propósito de lograr un beneficio económico, si al menos realizan dos carreras en intervalos de menos de 16 días. También a aquellos conductores autónomos que no están al servicio de un empleador o son los propietarios de la empresa así como a trabajadores que no son conductores autónomos, especialmente aquellos que conducen un vehículo al servicio de un empleador.

Definiciones preliminares comunes en la normativa de la Comisión Europea:

- La duración del trabajo es el tiempo durante el cual el trabajador debe estar en el puesto del empleador incluyéndose en el mismo el simple tiempo de presencia, los descansos de menos de un cuarto de hora y el tiempo durante el cual el trabajador ejerce una actividad lucrativa con otro empleador.
- La duración de la conducción es el tiempo durante el cual el conductor conduce el vehículo.
- La actividad profesional para el trabajador es la duración del trabajo y para un autónomo el tiempo de conducción.

Los períodos máximos del trabajo, conducción y descanso establecidos son los siguientes:

- La duración máxima de la semana laboral es de 48 horas para el trabajador y de 53 horas en las compañías de taxi. Esta puede prolongarse por cuatro horas de trabajo más. Se permiten otras dos horas adicionales por semana durante los períodos en los que la empresa desempeña una actividad de carácter extraordinario (por ejemplo, fluctuaciones estacionales). Sin embargo, el total de horas de un año de calendario no debe exceder de 208.
- El tiempo de conducción, dentro de dos períodos de descanso diarios consecutivos, no debe exceder las 9 horas.
- El tiempo de conducción dentro de una semana no puede exceder las 45 horas. El tiempo de conducción máximo diario y semanal también se puede utilizar para el trabajo de horas extras.

- Después de conducir durante 4 horas y media el conductor debe parar 45 minutos a menos que comience inmediatamente después un período de descanso diario o un día de descanso semanal. Si el conductor para antes de 4 horas y media de tiempo de conducción, es suficiente con parar 30 minutos o realizar dos pausas de 20 minutos cada una.
- El trabajador debe parar a más tardar después de 5 horas y media de conducción si inmediatamente después comienza un período de descanso diario o semanal.
- Durante los descansos el trabajador no puede hacer ejercicio una actividad profesional y debe abstenerse de conducir el vehículo.
- Las pausas de trabajo deben tomarse de la siguiente manera:
  - a. por un máximo de 7 horas de trabajo diario, un descanso de al menos 20 minutos;
  - b. por un tiempo de trabajo de más de 7 horas, pero 9 horas máximo, un descanso de al menos 30 minutos o dos pausas de al menos 20 minutos cada una.
  - c. para un tiempo de trabajo diario superior a 9 horas, un descanso de al menos una o dos pausas de al menos 30 minutos cada una o tres pausas de al menos 20 minutos cada una.
- El trabajador deberá realizar los descansos mencionados anteriormente para que entre dos descansos de trabajo o entre un descanso de trabajo y un período de descanso diario haya al menos de 5 horas y media de trabajo.
- En cualquier momento de su actividad profesional, el conductor debe haber realizado un período de descanso de 11 horas consecutivas en las últimas 24 horas. Este descanso se puede reducir a 9 horas tres veces por semana.
- Durante 24 horas, el conductor puede dividir el descanso diario en tres partes como máximo, en la medida en que uno de los períodos sea al menos 8 horas; ninguno de los períodos será menor a una hora, y el resto de períodos será de al menos 12 horas en total.
- Cada semana, el trabajador debe realizar un día de descanso de al menos 24 horas consecutivas. El descanso diario debe preceder o seguir inmediatamente de un descanso semanal salvo en los casos previstos en el párrafo siguiente, el día de descanso semanal debe coincidir un domingo o un día festivo.
- El empleador está obligado a otorgar anualmente a los trabajadores al menos 20 días de descanso coincidiendo con un domingo o un día festivo. El descanso de 24 horas para compensar el trabajo debe otorgarse durante uno de los seis días hábiles inmediatamente antes o después de trabajar los domingos; no debe después de las 06.00 y terminar antes de las 20.00. Entre dos días de descanso no debe haber más de 12 días hábiles.
- Se considera que el día de descanso coincide con un domingo o un día festivo si de las 24 horas consecutivas, al menos 18 caen en domingo o festivo.
- El conductor autónomo debe tomar, dentro de dos semanas, dos días de descanso, cada uno de al menos 24 horas consecutivas. Entre dos días de descanso, él puede ejercitarse en su actividad profesional durante un máximo de 12 días.
- El empleado cuyas horas de trabajo excede de cinco mañanas y tardes distribuidas durante toda la semana tiene derecho a medio día libre en la semana dada, además del día de descanso semanal.

- El empleado puede, con el acuerdo del empleador, organizar el plan semanal de medio días libres de un máximo de cuatro semanas consecutivas.
- El medio día libre semanal consta de 5 horas consecutivas entre 7:00 y 18:00. Si dos medios días libres se combinan, también incluye el día libre completo de 7:00 a 18:00. El descanso diario debe ser tomado inmediatamente antes o después.

La Ordenanza prohíbe compensar tanto el descanso diario como el semanal, así como el período libre semanal con dinero u otros beneficios, excepto al final de la relación de servicio.

Como medios de control y verificación de si se han realizado los tiempos de trabajo, conducción y descanso se revisan los registros del tacógrafo, las inscripciones hechas en el libro o en documentos de trabajo o las entradas en el registro de la duración del trabajo, de conducción y de descanso.

Los vehículos están obligados a estar equipados con tacógrafos digitales o analógicos equivalentes, reconocidos por el Consejo Federal Suizo. Los aparatos tacógrafo se regulan de conformidad con los requerimientos de la normativa europea de referencia en la materia.

En cuanto al uso del tacógrafo, se establecen las siguientes obligaciones:

- El conductor, esté dentro o cerca del vehículo, siempre debe mantener el tacógrafo funcionando durante su actividad profesional de manera que se grabe la duración de la conducción y otros trabajos, así como las pausas indicadas, correctamente.
- Si se realizan carreras privadas con el vehículo, el tacógrafo debe mantenerse continuamente funcionando; eligiendo la posición 'Pausa' (posición "0" o el símbolo "silla"). Si la posición "Pausa" no permite una distinción única entre carreras privadas y carreras profesionales, el conductor debe mantener un control permanente en las carreras privadas.
- El conductor debe mantener los registros de los discos cuidadosamente para las inspecciones que se realicen.
- A petición de las autoridades de control, el conductor debe abrir el tacógrafo y proporcionar la información necesaria. El conductor puede abrirlo durante la carrera para verificar su operación, pero a lo sumo una vez al día.
- El controlador recogerá una cantidad suficiente de discos de copia de seguridad o bloques semanales extraídos del tacógrafo; si el día anterior era un día laborable, también debe registrar las inscripciones de ese día o una copia de las mismas. Solo se pueden usar discos autorizados para el dispositivo instalado en el vehículo.
- El conductor no debe usar más de un disco por vehículo y por día; cada el disco debe usarse solo una vez. Si más de dos conductores que realizan el total del trabajo diario en el mismo vehículo equipado con un tacógrafo con registro diario (trabajo por turnos), la autoridad de control requiere que cada trabajador use un disco individual con el registro de todo el trabajo diario.
- La validez del permiso del uso del tacógrafo está limitada a un año. En casos especiales, pueden existir exenciones del uso de tacógrafo.
- El conductor debe registrar en el disco diariamente claramente, su nombre y el del segundo conductor, la fecha, el número de placas del vehículo y el kilometraje al comienzo de la carrera. Al final del trabajo tiene que anotar el nuevo kilometraje y el total de kilómetros recorridos. Si ha habido un cambio de conductor, tendrá que registrar el nombre.

- En el caso de un tacógrafo semanal, el conductor al recoger el vehículo, debe ingresar el bloque semanal el primer día hábil completo con discos. El primer disco debe llevar las inscripciones completas. Al final de la semana, el conductor debe descargar del tacógrafo todo el conjunto de discos e inscribirse en el primer disco de la nueva serie el kilometraje y kilómetros totales recorridos. Al mismo tiempo, identificará los nombres en otros discos.
- Si el vehículo es conducido el mismo día por más de dos conductores, los otros conductores deben ingresar su nombre en función del uso.
- Los discos usados deben entregarse al empleador a más tardar el primer día hábil de la semana siguiente y, en el caso de viajes en el extranjero, después de regresar a Suiza. Cada grupo de discos tendrá que estar junto, ordenarse y almacenarse en orden cronológico por vehículo.

En esta Ordenanza aplicable al sector del taxi se recogen las siguientes normas relativas al libro de trabajo:

- El conductor siempre debe llevar un libro de trabajo con él durante cada carrera que deberá presentar a la autoridad competente previa solicitud y lo compilará por escrito legible e indeleble.
- El libro de trabajo contiene hojas semanales y diarios con información escrita a mano sobre la duración del trabajo, conducción y descanso necesario para los controles.
- La Oficina Federal de Carreteras decide sobre el contenido, la presentación y las dimensiones del libro de trabajo. Es quien lo imprime y lo pone a disposición de los cantones a precio de costo.
- El conductor solo puede usar un libro de trabajo a la vez, incluso si está en servicio de más de un empleador. El libro de trabajo es personal y no transferible.
- Los empleadores y los conductores autónomos deben presentar el libro de trabajo a la autoridad de control. El empleador debe entregar el libro de trabajo al conductor, sin para éste, haciéndole consciente de la obligación de cumplimentar los registros y siempre llevarlos encima durante sus viajes.
- Las inscripciones en el libro de trabajo (diario y semanal) son la información diaria del comienzo del trabajo, el período de descanso ininterrumpido que precedió el inicio del trabajo y el momento en que comienza, el número de matrícula del vehículo, el kilometraje del vehículo y la hora en que termina el trabajo.
- También ha de indicarse si el cuentakilómetros no funciona o si el vehículo ya ha sido conducido el mismo día por más conductores.
- No se deben registrar pausas de menos de 15 minutos. Al final del trabajo, el conductor registra la duración total de cada tipo de actividad, el kilometraje nuevo y firma la hoja.

Existen las siguientes excepciones en la cumplimentación de los libros de trabajo y exenciones sobre la necesidad de llevar registros del tiempo de trabajo, conducción y descanso. El conductor debe llevar cualquier exención en el vehículo.

La autoridad competente puede eximir de la cumplimentación de la hoja semanal a conductores en activo que registren diariamente informes de uso interno con la duración del trabajo realizado y demás información. Esta decisión de exención se emite a nombre del conductor e indica que la hoja diaria debe completarse. Esta exención se limita a dos años y puede

extenderse si los informes internos diarios del negocio garantizan un control adecuado. El conductor debe llevar la exención de cumplimentación de la hoja semanal así como los informes diarios de la semana en curso para el uso interno.

La autoridad competente podrá prescindir de la recopilación de datos diarios y del libro de trabajo al conductor que lleva a cabo su actividad profesional con un horario diario invariable. En este caso, la exención menciona que la hoja diaria debe completarse cuando el tacógrafo no funcione.

Antes de autorizar la exención, la autoridad verifica por medio de los registros del disco diurno si el tiempo presentado por el solicitante ha sido registrado. La exención menciona el tiempo, se emite a nombre del conductor y su validez está limitada a un año. No puede extenderse si durante el período de exención el conductor ha realizado más de 20 carreras fuera del horario permitido.

En Suiza, para llevar un correcto registro de los periodos de trabajo, conducción y descanso, es obligatorio el uso de los medios disponibles como discos y series de discos semanales, tacógrafos, documentos semanales y diarios del libro de trabajo y posiblemente informes diarios para uso interno de la empresa o documentos de trabajo para que el empleador asegure continuamente que se registran los períodos de trabajo, conducción y descanso.

Para ello, cada conductor deberá registrar los siguientes datos: el diario de conducción, la duración total del trabajo por día y por semana, la cantidad de horas adicionales prestadas y compensadas o pagadas en una semana así como en el año calendario, los días de descanso semanal y medio día libre así como el tiempo posiblemente dedicado al servicio de otros empleadores.

Para los conductores cuyo trabajo útil diario es claramente menor a siete horas, de acuerdo con la verificación de los registros del disco diurno, no es necesario ingresar en el registro la duración de la conducción sino solo incluirlo en la duración del trabajo diario total.

Para conductores autónomos, simplemente tienen que indicar en el registro el trabajo diario de conducción, el semanal y el descanso.

En la Ordenanza vigente en Suiza existe una serie de obligaciones de otros empleadores aplicables igualmente al sector del taxi:

- El empleador debe llevar un seguimiento de la actividad profesional del conductor con los registros de la duración del trabajo, la conducción y descansos y debe asegurarse de que el conductor respeta la normativa relativa a la duración del trabajo, la conducción y el descanso.
- El empleador debe proporcionar al conductor un libro de trabajo, así como las llaves y/o discos necesarios para el uso del tacógrafo.
- El empleador deberá tener listados los nombres de los conductores, su dirección y fecha de nacimiento, así como el número de sus libros de trabajo.
- El empleador y los conductores deben notificar a las autoridades de control toda la información necesaria para la aplicación de la normativa y de los controles asociados.
- El empleador y los conductores autónomos deben conservar durante dos años en la sede de la compañía la siguiente información: el registro de trabajo, conducción y descanso, 51 discos y series de discos de grabación de DVD semanales, hojas de períodos semanal y diario del libro de trabajo y libros de trabajo compilados, informes diarios para el uso

interno de la empresa, permisos y exenciones. Los documentos deben estar disponibles ante cualquier consulta de las autoridades competentes.

- Los cantones pueden emitir para los taxistas que llevan a cabo su negocio en los centros urbanos y conductores autónomos de taxi, exenciones en los períodos máximos de conducción diarios y semanales, horas extraordinarias, pausas, descansos diarios y semanales, y en llevar los libros de trabajo y registros.
- Los cantones pueden delegar esta competencia a los Municipios. Los cantones supervisan en este caso la aplicación de las regulaciones municipales.
- Los cantones pueden prescribir que los taxistas deban completar, en lugar del libro de trabajo, documentos de trabajo, si bien deben tener las indicaciones principales proporcionadas en el libro de trabajo.

Por otro lado, el artículo 100 de la Ordenanza con respecto a los requisitos técnicos para vehículos de carretera (VTS) de 19 de junio de 1995 (1 de julio de 2017) referido al dispositivo de control horario, y aplicable al sector del taxi, establece que para permitir controlar la duración del trabajo y el descanso o para aclarar un accidente, el vehículo debe estar provisto de:

- Un tacógrafo digital en vehículos cuyo conductor está sujeto a la OLR 1.
- Un tacógrafo de acuerdo con el Anexo I del Reglamento 3821/85/UE (analógico) o un tacógrafo digital en los vehículos cuyo conductor está sujeto a la OLR 2.

La construcción, instalación y posterior examen periódico de tacógrafos se rigen por la Regulación No. 3821/85 / CEE. En presencia de un segundo dispositivo de control de velocidad en los automóviles utilizados para el transporte profesional de personas, el tacógrafo puede estar fuera del campo de visión del conductor.

Para indicar la velocidad en el caso de los tacógrafos es suficiente tener un arco hasta 120 km/h, sin perjuicio de lo dispuesto para los taxímetros.

Las pruebas, el examen posterior y la reparación de tacógrafos, se especifican en el artículo 101 de la misma ordenanza reguladora, y son los siguientes:

- Los dispositivos de limitación de velocidad y tacógrafos deben ser instalados, probados y reparados por un taller autorizado. La Administración Federal de Aduanas expide un permiso para los talleres que ofrecen la garantía de que estos trabajos se realizan con precisión y tienen personal cualificado, así como con los equipos e instalaciones necesarias.
- Los dispositivos de limitación de velocidad y los tacógrafos deben pasar un examen al menos cada 24 meses.
- Los limitadores de velocidad, tacógrafos y sus accesorios deben tener los sellos de garantía de un taller –Centro de control- autorizado.
- Si los trabajos de revisión exigen la precisión de los registros, el tacógrafo estará sujeto a un nuevo control.
- Si el vehículo está equipado con un tacógrafo digital, antes de realizar el próximo examen o reparación, el taller debe descargar todos los datos de la memoria del tacógrafo y ponerlos a disposición de las autoridades competentes.
- El taller está obligado a mantener los datos descargados durante tres años.

Como toda normativa, existen sanciones en caso de cualquier violación de las obligaciones como por ejemplo, incumplimiento del tiempo máximo de conducción permitido, no usar medios de control o no usarlos adecuadamente, no realizar un mantenimiento del tacógrafo, su uso incorrecto o falsedad de grabaciones.

En Suiza, la autoridad competente para llevar a cabo el procedimiento sancionador son los cantones, que territorialmente son los responsables en la aplicación de la ordenanza reguladora aplicable al sector del taxi, con capacidad asimismo para designar a la autoridad competente para su control.

Los cantones son los que mantienen una lista de libros de trabajo emitidos para cada compañía operadora.

Por otro lado, es la Oficina Federal de Carreteras, la que ejerce la supervisión sobre la ejecución de esta ordenanza por parte de los cantones; puede dar las directivas de ejecución en casos individuales y, por razones de urgencia, autorizar exenciones individuales.

Por otro lado, el Departamento Federal de Medio Ambiente, Transporte, energía y comunicaciones puede emitir instrucciones generales para la aplicación de la normativa de referencia descrita.

### 3.3. Otros casos de referencia en Europa

*<<Existe la percepción de que los taxistas trabajan muchas horas para recoger tantos clientes como puedan>>*

La sentencia anterior se recoge expresamente en el Informe “Taxis más seguros” del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte -European Transport Safety Council -ETSC-.

Adicionalmente, en el mismo documento técnico se afirma lo siguiente: *“Las empresas de taxis deberían estar obligadas a aplicar y hacer cumplir límites internamente en cuanto a las horas de conducción, también con límites diarios, semanales y mensuales para todo tipo de conductor. Antes de iniciar las carreras deberían planificarse las pausas y los lugares para llevarlas a cabo”*.

Además de los comentados casos de Francia y Suiza, otros países europeos han avanzado firmemente en la adopción de estrategias de prevención y control del riesgo de la actividad profesional de conducción, de aquellos trabajadores móviles exentos en principio del ámbito de aplicación de la Directiva 2002/15/CE de ordenación de los tiempos de trabajo del transporte por carretera.

Se ilustran, a continuación, algunos de los ejemplos europeos más significativos en materia de regulación y control de la actividad profesional de conducción:

#### 3.3.1. Alemania

En Alemania, la legislación básica nacional establece los requisitos para obtener una licencia de taxi, que incluyen: tener la residencia principal en el área donde el conductor respectivo desarrolla su actividad de conducción, una edad mínima de 21 años y haber tenido el permiso de conducir durante al menos 2 años dentro de los últimos 5 años.

Los solicitantes tendrían que tener un máximo de 2 puntos en el Registro para Sanciones de Tráfico y presentar un certificado de penales íntegro. También tienen que presentar un chequeo médico y psicológico y una prueba específica para la vista. El conductor tiene que pasar una

prueba de conocimiento local para taxistas y conductores de vehículos de alquiler, que normalmente la lleva a cabo la autoridad local para la concesión de licencias o la cámara de comercio local.

A partir de 2015, todos los taxistas de Alemania están obligados a llevar cinturón de seguridad. Las inspecciones técnicas de los vehículos taxi se llevan a cabo cada año.

La Institución de Seguros de Accidentes Sociales para el Transporte y el Tráfico alemana (BG Verkehr) con el fin de ayudar a los taxistas, ofrece un curso formativo específico para que los taxistas puedan cumplir las directrices especificadas por el Consejo de Seguridad en Carretera de Alemania. Esta formación dura un día como mínimo.

Con el fin de promover la mejora de la salud y la seguridad de los trabajadores en su puesto de trabajo, la asociación VdTÜV (Asociación para la Inspección Técnica alemana) ofrece un certificado a las empresas de taxis más seguras (VTC inclusive)<sup>13</sup>. Para obtener este certificado, las empresas deben cumplir distintos requisitos. Estos afectan a tres ámbitos distintos: el conductor, el vehículo y la empresa. La evaluación se lleva a cabo a partir de un cuestionario para la evaluación de riesgos.

Con esta iniciativa, Alemania como Estado miembro, da respuesta a la Directiva marco europea 89/391/CEE, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la salud y seguridad de los trabajadores en el trabajo, la cual exige que todos los empresarios europeos lleven a cabo una evaluación de riesgos conforme a los principios generales de la prevención de la seguridad laboral.

Además, la Asociación Alemana del Taxi editó el folleto “Drive a Taxi – but Safely!”, relativo a la seguridad y a las condiciones de trabajo de los conductores profesionales. Junto con cuestiones relativas a la seguridad, el folleto claramente explicita que el riesgo más grande para los taxistas es estar implicado en una colisión de tráfico con el riesgo de muerte o daño grave.

El folleto también trata específicamente cuestiones como la seguridad infantil, la importancia de utilizar los cinturones de seguridad y el comportamiento correcto en caso de incidente. Otro capítulo está dedicado a la seguridad en el entorno laboral, incluyendo sugerencias sobre la ropa correcta y consejos sobre la dieta.

En consecuencia, si bien no existe un sistema de control horario de la actividad profesional de conducción, se regulan aspectos que inciden notablemente en la seguridad vial y en la

### 3.3.2. Irlanda

La industria del taxi (SPSV<sup>14</sup>) en Irlanda está regulada por la Autoridad Nacional del Transporte, de acuerdo con las provisiones que establece la Ley de Control del Taxi de 2013. Se trata de legislación básica cuyo ámbito de aplicación es nacional.

La Autoridad Nacional del Transporte gestiona un Programa de Desarrollo de las Habilidades para operadores, diseñado para ayudarles a desarrollar las capacidades necesarias para operar en la industria del taxi diariamente. Estos están divididos en dos categorías:

<sup>13</sup> Por empresas de Taxi se entiende: taxistas autorizados, 'minibuses' sin regulación específica, conductores de limusinas y conductores de empresa, así como los conductores que trabajan para plataformas de Internet.

<sup>14</sup> Vehículos de Servicio público Pequeños. Incluye Taxis, "Hackneys" y Limusinas.

- Conocimiento de la industria: los operadores deben conocer la normativa relativa al taxi y estar familiarizados con las buenas prácticas de la industria, el conocimiento del vehículo, cómo leer un mapa, servicio al cliente, concienciación sobre la incapacidad, la igualdad y la diversidad y salud y seguridad.
- Conocimiento de la zona: se espera que los conductores tengan un buen conocimiento de la zona en la que trabajan (distritos, calles contiguas, rutas a otras ciudades y pueblos, autopistas y carreteras nacionales).

Los nuevos conductores que quieran obtener una licencia de conductor de taxi tienen que completar el Programa de Desarrollo de Habilidades y aprobar una prueba de ingreso, que cubre tanto el conocimiento de la industria como el conocimiento de la zona. Estos son requisitos obligatorios.

Los vehículos con licencia de taxi deben llevar equipamiento de seguridad obligatorio y un sistema de comunicación con los pasajeros. El vehículo debe cumplir los requisitos relativos a antigüedad y tamaño, y debe estar asegurado para ser conducido como sistema de alquiler profesional.

Es relevante el empleo en Irlanda de la aplicación denominada “Driver Check”, en la que cada taxista tiene que introducir sus detalles personales y los del vehículo que conduce en el registro electrónico de vehículos/conductores de la Autoridad Nacional del Transporte. Puede hacerse en cualquier momento por teléfono, mensaje, sitio web o aplicación para teléfono inteligente.

Esta introducción de datos permite a los clientes potenciales verificar, a través de la visualización pública de la aplicación “Driver Check”, que tanto el vehículo como el conductor están autorizados por la Autoridad. La aplicación “Driver Check” permite a cualquier persona comprobar los detalles de las licencias, tanto el vehículo como de su conductor, y para ver una foto identificativa del conductor autorizado a conducir ese vehículo específico. Un cliente puede comprobar todos los detalles antes de acceder al vehículo.

El pasajero también puede enviar fácilmente estos datos (menos la fotografía) a un amigo, mantener un registro de los controles superados, o, si los detalles no están disponibles o son incorrectos, informar sobre cualquier incongruencia al equipo de conformidad de la Autoridad para realizar un seguimiento, todo lo cual garantizará a los clientes que están viajando con seguridad y que existe un registro de su viaje.

Existe un comité asesor sobre Vehículos de Servicio Público Pequeños (SPSV, por sus siglas en inglés), formado por 18 representantes del SPSV y otros sectores, con la función principal de aconsejar a la Autoridad Nacional del Transporte y al Ministerio de Transporte, Turismo y Deporte, si procede, en relación con los asuntos pertinentes a vehículos de servicio público pequeño y sus conductores, incluyendo la seguridad.

Con todo, no existe un sistema de regulación y control de los tiempos de conducción y descanso de los conductores en el Taxi de Irlanda.

### 3.3.3. Países Bajos (Holanda)

Se distinguen dos clases de transporte vinculadas al sector específico del Taxi.

- Taxis de calle (contratados por la calle y reservados previamente por teléfono, Internet o mediante una aplicación, por ejemplo);
- Taxis de contrato (en la base de contratos públicos a largo plazo). Estos últimos ofrecen transporte a personas ancianas, a discapacitados y alumnos de escuelas especiales.

Para mejorar la calidad de los servicios de taxi, el Ministerio de Infraestructuras y Medio Ambiente otorgó competencias a las autoridades locales, con vistas a facilitar el desarrollo de normativas reguladoras de la calidad de prestación de los servicios de taxi.

A partir de 2015, **es obligatorio contar con un ordenador de a bordo en todos los taxis<sup>15</sup> (Ley Nacional del Taxi). El dispositivo registra digitalmente los períodos de trabajo y descanso del conductor.**

El régimen de inspección (nacional) se divide en dos secciones: inspectores del Organismo de Inspección del Entorno Humano y el cuerpo de Inspectores del Transporte (al amparo del Ministerio de Infraestructura y Medio Ambiente), que realizan visita a las empresas de taxis e igualmente comprueban que los taxis en circulación respetan las horas de trabajo y descanso estipuladas. También comprueban el uso de los ordenadores de a bordo, el uso de las tarifas correctas y de otros requisitos legales.

### 3.3.4. España: el caso particular de Bilbao

Bilbao, es una de las ciudades españolas que ha optado por incorporar en su ordenanza municipal del taxi aspectos concretos relativos a la regulación y control horario de la actividad profesional<sup>16</sup>.

La razón principal que fundamentaba esta regulación consistía en tratar de modular la oferta en servicio con relación a la demanda existente, con vistas a tratar de aumentar el índice de productividad de las jornadas de trabajo, en un escenario de recesión motivado por la crisis económica imperante.

Si bien los aspectos concretos de la norma nunca llegaron a aplicarse por resultar contrarios a la competencia y al libre mercado, obteniendo asimismo un dictamen contrario de la AVC – Autoridad Vasca de la Competencia-, el articulado específico que desarrollaba el marco de aplicación y control horario de la actividad profesional, nos proporciona algunas claves interesantes que conviene traer a colación.

La ordenanza municipal del Taxi de Bilbao recogía en su artículo 33 todo lo referente a la prestación efectiva de la jornada laboral y de su control, tal y como se relaciona a continuación:

- 1.- Se establece, para los titulares de licencias, una **jornada laboral máxima de doce horas diarias**, que se controlará mediante su **incorporación al funcionamiento del aparato taxímetro**, que solamente podrá funcionar durante la jornada laboral máxima, y recogerá, entre otras, las siguientes funciones:

<sup>15</sup> Taxi Act (2011, October). Ministry of Infrastructure and Water management.

<sup>16</sup> No ha sido la única. Relevantes han sido, a su vez, los casos de Valencia y Córdoba en este sentido.

*1º.- De la jornada laboral*

*1º.1) Definición de la jornada laboral*

*1º.2) Definición del día laboral de trabajo, determinando*

- Día de descanso semanal
- Día de descanso fin de semana
- Día festivo especial

*1º.3) Definición del turno de trabajo, en cada día laboral de trabajo, en el que se podrá establecer:*

- Duración del turno para los días de la semana (12 horas)
- Día de descanso fin de semana
- Día de descanso en semana.

*2º. Del tiempo de Trabajo*

*2º.1) La jornada laboral se iniciará en el momento en el que el taxi se sitúe en la parada o cuando finalice la franquicia de treinta kilómetros.*

*2º.2) Los tiempos no utilizados durante el turno de trabajo no serán trasladables a días laborables siguientes.*

*2º.3) Si el turno de trabajo termina cuando el taxímetro está en ocupado continuará funcionando hasta finalizar el servicio.*

*2º.4) El tiempo mínimo en que el taxímetro podrá permanecer apagado será de sesenta minutos. Si el taxímetro se enciende antes de transcurrir dicho periodo, éste se descontará en su totalidad.*

*2º.5) En caso de equivocación se establece un tiempo de un minuto para que se pueda volver a encender el taxímetro sin que se descuenten los sesenta minutos.*

*2º.6) Se establece una franquicia de 30 Km. anterior al inicio de la jornada laboral.*

*Después de iniciada la jornada de trabajo, todo el tiempo que esté circulando se descontará de la jornada de trabajo. Esta franquicia no computará como tiempo de trabajo y tiene la finalidad de permitir la realización de asuntos propios, o efectuar el trayecto desde el domicilio hasta Bilbao.*

*2º.7) El taxímetro permitirá la consulta de tiempo restante del turno en curso*

*2.- El sistema de control horario estará protegido de posibles fraudes para evitar que se efectúen servicios fuera de la jornada laboral aprobada.*

*3.- El sistema de control horario deberá contar con todos los permisos del órgano competente en la materia, y estar debidamente homologado.*

*4.- La limitación horaria (12 horas) establecida con carácter general en la presente resolución, no rige para aquellas licencias explotadas conjuntamente por su titular y un conductor asalariado.*

**El control horario de la actividad profesional –tiempos de trabajo / descansos- se ejercía, en su caso, vía función suplementaria del aparato taxímetro.**

### 3.4. Reflexiones

- Instituciones y organismos europeos de reconocida autoridad han llamado la atención de los estados miembros sobre la necesidad de regular y mejorar las condiciones sociolaborales en las que se desempeña la actividad profesional del Taxi, cuyos conductores se ven obligados a maximizar las jornadas de trabajo para obtener unos mínimos de rentabilidad económica.
- A tal efecto, no son muchos los ejemplos de países y/o regiones europeas que hayan regulado en favor de la protección sociolaboral de los trabajadores móviles en vehículos auto-taxi; en este sentido, los casos de Suiza, Holanda, y en menor medida París, son raras excepciones regulatorias –fundadas asimismo en diferentes necesidades- de un sector profesional caracterizado en exceso por preceptos legislativos excesivamente uniformes y convencionales.
- Estos avances en materia de prevención y protección de las condiciones de seguridad y salud en el trabajo se han cimentado en la regulación y el control horario de la prestación de la actividad profesional, empleando para ello diversos instrumentos técnicos, todos ellos con funcionalidades equivalentes; desde el Horodateur de París, cuya función de control se integra ya en los taxímetros, hasta el propio tacógrafo tanto en su vertiente analógica como digital, y más recientemente los ordenadores de a bordo en los Países Bajos.
- En España, por el contrario, si bien se han tratado de desarrollar iniciativas de regulación horaria de la actividad profesional en varias ciudades españolas, más como producto de la crisis económica -en un intento de modular la oferta en servicio respecto de la demanda- que de motivaciones asociadas a una mayor seguridad y protección sociolaboral de los trabajadores móviles, las mismas, al menos en términos de ordenación y control de los tiempos de trabajo y descanso de los conductores, han quedado hasta la fecha sin efecto práctico alguno.

## 4. INSTRUMENTOS DE CONTROL HORARIO DE LA ACTIVIDAD: FUNCIONALIDADES Y REQUERIMIENTOS

Históricamente, no ha existido en el mercado una prioridad o finalidad por ejercer un control horario de la actividad profesional. En consecuencia, salvo el ya mencionado Le Horodateur en París, no se tiene constancia de otros dispositivos técnicos periféricos, aparte del aparato tacógrafo, con funcionalidades de fiscalización equivalentes.

En los últimos tiempos, en cambio, a raíz de la irrupción de la Directiva europea de tiempos de trabajo y del Reglamento de tiempos de conducción y descanso, el aparato de control tacógrafo se ha erigido en el medio técnico de referencia para la organización, gestión y control horario de la actividad en el ámbito de la conducción profesional.

A día de hoy, el mercado nos ofrece el siguiente elenco de opciones instrumentales principales para el control horario de la actividad profesional.

- El aparato tacógrafo, tanto en su vertiente analógica como principalmente digital;
- El propio dispositivo taxímetro a partir de la habilitación de sus funciones suplementarias;
- Los ordenadores de abordo instalados en los vehículos.

Los epígrafes siguientes dan cuenta de las funcionalidades principales de estos dispositivos técnicos, así como de los requisitos necesarios para su instalación y verificación periódica obligatoria.

### 4.1. El aparato tacógrafo

#### 4.1.1. Características básicas

El tacógrafo o aparato de control, es un instrumento que registra la marcha del vehículo, su velocidad, los kilómetros recorridos, los tiempos de conducción y descanso así como otras actividades de los conductores profesionales.

El tacógrafo analógico ha sido sustituido por el tacógrafo digital. Este es un aparato electrónico de control más preciso que su antecesor, que permite registrar, en la tarjeta asociada a cada conductor, las actividades de su titular durante, al menos, los últimos 28 días y en la memoria del aparato la actividad del vehículo, así como la de todos los conductores que lo hayan utilizado durante los últimos doce meses. Los tacógrafos digitales, no utilizan hojas de papel para registrar los datos sino que emplean una comunicación encriptada entre la unidad vehicular y el sensor de movimiento.

Las funciones del aparato tacógrafo se regulan, entre otras cuestiones, en virtud del Reglamento 165/2014<sup>17</sup> que conforma el cuerpo normativo de referencia en materia de legislación social en

<sup>17</sup> Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.

los transportes por carretera. Los tacógrafos se atendrán a lo prescrito en el citado Reglamento por lo que se refiere a su fabricación, instalación, utilización, ensayo y control.

El tacógrafo, con exclusión del sensor de movimiento y los cables que conectan este último, puede tratarse de una sola unidad o de varias repartidas por el vehículo, a condición de que cumplan los requisitos de seguridad del Reglamento de referencia; la unidad instalada en el vehículo incluye, entre otras cosas, una unidad de proceso, una memoria de datos, una función de medición de la hora, dos dispositivos de interfaz para tarjeta inteligente para el conductor y segundo conductor, una impresora, una pantalla, conectores



Mediante el tacógrafo digital se garantizan las siguientes funciones:

- medición de la velocidad y del trayecto,
- supervisión de las actividades del conductor y del régimen de conducción,
- supervisión de la inserción y extracción de las tarjetas de tacógrafo,
- registro de las entradas manuales de los conductores,
- calibrado,
- registro automático de los puntos de posición a que se refiere el artículo 8, apartado 1,
- supervisión de las actividades de control,
- detección y registro de incidentes y fallos,
- lectura, registro y almacenamiento de los datos de la memoria,
- lectura de las tarjetas de tacógrafo, y registro y almacenamiento de datos en las tarjetas de tacógrafo,
- visualización, advertencias, impresión y transferencia de datos a dispositivos externos,
- ajuste y medición de la hora,
- comunicación a distancia,
- gestión de los bloqueos introducidos por la empresa,
- autodiagnóstico y comprobaciones automáticas.

Todos los modelos en uso deberán estar homologados por los estados miembros de conformidad con los requisitos del reglamento europeo de referencia.

#### 4.1.2. Instalación y controles periódicos

Los instaladores y talleres desempeñan un importante papel en la seguridad de los tacógrafos. Procede, por lo tanto, establecer una serie de requisitos mínimos a efectos de su fiabilidad y de su autorización y auditoría.

- Los tacógrafos solo podrán ser instalados o reparados por los instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados a tal efecto por las autoridades competentes en materia de industria de los Estados miembros (centros técnicos)<sup>18</sup>.
- Los instaladores, talleres o fabricantes de vehículos autorizados precintarán el tacógrafo, de conformidad con las especificaciones incluidas en el certificado de homologación, tras haber comprobado que funciona correctamente y, en particular, de forma que se garantice que los datos registrados no puedan ser manipulados o alterados mediante algún dispositivo.
- El instalador, taller o fabricante de vehículos autorizado colocará una marca especial en sus precintos e introducirá en los tacógrafos digitales los datos electrónicos de seguridad que permitan efectuar controles de autenticación.
- A los efectos de certificar la conformidad de la instalación del tacógrafo con las prescripciones del presente Reglamento, se colocará una placa de instalación de tal manera que sea claramente visible y fácilmente accesible.
- Los componentes del tacógrafo estarán precintados según se especifica en el certificado de homologación. Estarán precintadas todas las conexiones al tacógrafo que sean potencialmente vulnerables a manipulaciones, como la conexión con el sensor de movimiento y la caja de cambios, así como, cuando proceda, la placa de instalación.

Los tacógrafos serán inspeccionados periódicamente por centros técnicos autorizados. Las inspecciones periódicas se llevarán a cabo al menos una vez cada dos años. Las inspecciones abarcarán, como mínimo, las siguientes comprobaciones:

- el tacógrafo está correctamente instalado y es adecuado para el vehículo,
- el tacógrafo funciona correctamente,
- el tacógrafo lleva la marca de homologación,
- la placa de instalación está colocada,
- todos los precintos están intactos y cumplen su función,
- no hay dispositivos de manipulación conectados al tacógrafo ni huellas de que se hayan utilizado tales dispositivos,
- el tamaño de los neumáticos y la circunferencia real de los neumáticos.

Los talleres redactarán un informe de inspección cuando se hayan de remediar irregularidades detectadas en el funcionamiento del tacógrafo, ya sea como consecuencia de una inspección periódica o de una inspección efectuada a petición expresa de la autoridad nacional competente. Mantendrán una lista de todos los informes de inspección elaborados.

<sup>18</sup> Real Decreto 125/2017, de 24 de febrero, por el que se establecen los requisitos técnicos y las normas de actuación que deben cumplir los centros técnicos de tacógrafos.

La autorización de los centros técnicos corresponde al órgano competente en materia de industria de la comunidad autónoma donde radiquen las instalaciones en las que se ejerce la actividad, previa solicitud del titular del centro técnico, y se otorgará tras la comprobación fehaciente del cumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto y los que, en ejercicio de sus competencias, dicha administración haya establecido.

#### **4.1.2.1. Entidades que pueden ser autorizadas como centros técnicos.**

1. Podrán ser autorizadas como centros técnicos las siguientes entidades:

- a. Los fabricantes de vehículos, con instalaciones productivas en España, en cuyos vehículos sea necesario instalar tacógrafos digitales.
- b. Los fabricantes de carrocerías de autobuses y autocares, con instalaciones productivas en España, en cuyas carrocerías sea necesario instalar tacógrafos digitales.
- c. Los fabricantes de tacógrafos y sus talleres concesionarios.
- d. Los talleres de reparación de vehículos de las ramas de actividad mecánica o electricidad.
- e. Las estaciones de inspección técnica de vehículos (ITV).
- f. Los talleres de reparación de equipos eléctricos.

2. Las anteriores entidades podrán ejercer su actividad como centros técnicos de los siguientes tipos:

- a. Tipo I: únicamente para la instalación y/o activación de tacógrafos digitales.
- b. Tipo II: para la instalación, activación, verificación y primer calibrado de tacógrafos digitales.
- c. Tipo III: para todas las intervenciones técnicas previstas en el artículo 2.2.
- d. Tipo IV: para la reparación de tacógrafos analógicos.
- e. Tipo V: para la verificación, calibrado o parametrización e inspección o control periódico de tacógrafos.

#### **4.1.3. Funcionalidades y especificaciones técnicas**

Los dispositivos digitales actuales permiten:

- Registro de hasta 8 mensajes CAN
  - Registro de datos de la posición de vehículo.
  - El conductor puede activar/desactivar este registro de datos.
- Control remoto mediante un smartphone (y SmartLink).
- Función de ayudante personal, manteniendo al conductor constantemente informado del estado actual de sus tiempos de conducción y descanso. Sincronización con la información sobre la duración mínima de la siguiente parada o del inicio del último descanso semanal.
- Cálculo del tiempo de conducción rentable para la empresa basado en una Interpretación ajustada al segundo ("regla del minuto").

- Reducción del 30% del tiempo necesario para descargar tanto en local como en remoto.
- Menú contextual y guía de usuario sencilla.
- Pantalla con iluminación en negativo y teclado luminoso disponible en 8 colores distintos.
- Impresiones gráficas.
- Tras el primer calibrado, se puede realizar la primera matriculación con la tarjeta de empresa.
- El conductor o la empresa pueden realizar distintos ajustes mediante la app de configuración para (smartphone/SmartLink).

Parámetros de configuración disponibles:

- Introducción de la primera matrícula
- Visualización de serie histórica de registros
- Activar control remoto
- Cambio de la actividad por defecto al parar el motor
- Recordatorios de descargas
- Aviso de exceso de velocidad inminente
- Registro de datos adicionales (p.ej., 168 horas de grabación de velocidades, kilometraje al detener el vehículo).
- Alertas rápidas (aviso de comprobación periódica, aviso de vencimiento de las tarjetas del tacógrafo, descarga de tarjetas de conductor).

#### 4.1.4. Principales suministradores de mercado

- VDO – CONTINENTAL AUTOMOTIVE SPAIN – [www.vdo.es](http://www.vdo.es)
- STONERIDGE – [www.stoneridge.com](http://www.stoneridge.com)
- EFKON – [www.efkon.com](http://www.efkon.com)

#### 4.1.5. El Sistema de tacógrafo digital en España

TACÓGRAFO DIGITAL / CONTROL TIEMPOS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

Actividades	Normativa de referencia	Autoridades competentes
Homologación del aparato de control y componentes	Reglamento UE 165/2014	Autoridad Española de Certificación
Instalación tacógrafo y controles periódicos	Reglamento UE 165/2014 Real Decreto 125/2017	Ministerio de Industria
Inspección y control	LOTT / ROTT Ley de Seguridad Vial	Ministerio de Fomento Dirección General de Transporte Terrestre Órganos de inspección Transportes (CCAA)

Fuente: elaboración propia

## 4.2. El Taxímetro

### 4.2.1. Características básicas

En virtud de la definición contenida en la Directiva 2004/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativa a los instrumentos de medida, el taxímetro es un dispositivo técnico que mide el tiempo transcurrido y calcula la distancia basándose en una señal enviada por el generador de señales de distancia. Asimismo, calcula e indica visiblemente el importe que debe abonarse por un trayecto tomando como base la distancia calculada, la duración medida del trayecto o ambas.



Actualmente, la Directiva 2014/32/EU (MID), que refunde los textos de su norma predecesora, es la que regula los requerimientos para la certificación de instrumentos metrológicos de medida, como son los taxímetros (MI-007).

### 4.2.2. Instalación y controles periódicos en España

El objeto de la Ley 32/2014, de 22 de diciembre, de Metrología, es el establecimiento y la aplicación del Sistema Legal de Unidades de Medida, así como la fijación de los principios y de las normas generales a las que debe ajustarse la organización y el régimen jurídico de la actividad metrológica en España.

El Real Decreto 244/2016, de 3 de junio, desarrolla los preceptos legislativos al respecto, y deroga las disposiciones contenidas en el Decreto 889/2006, que transponía, a su vez, al ordenamiento jurídico nacional la Directiva europea 2004/22/CE, relativa a los instrumentos de medida.

Con arreglo al contexto de regulación citado, la ORDEN ITC/3709/2006, de 22 de noviembre, refiere aspectos concretos del control metrológico del Estado sobre los aparatos taxímetros, como lo concerniente a sus fases de verificación después de reparación o modificación y de verificación periódica.

Los contenidos más relevantes de la citada Instrucción técnica hacen referencia a:

- El taxímetro deberá superar un examen administrativo, consistente en la identificación completa del instrumento y la comprobación de que éste reúne los requisitos exigidos para estar legalmente en servicio.
- Con carácter periódico, los taxímetros en servicio deben superar una prueba verificación que evidencie el cumplimiento de las características metrológicas que resulten de aplicación.
- La prueba de conformidad del taxímetro para efectuar su función se acreditará mediante la adhesión de una etiqueta en un lugar visible del instrumento, que deberá reunir las características y requisitos que se establecen en el anexo I del Real Decreto 889/2006. Se emitirá el correspondiente certificado de verificación y el verificador procederá a reprecintar el instrumento.
- Los fabricantes de los vehículos de servicio de autotaxi o, en su defecto, sus representantes legales establecidos, son las únicas entidades que pueden determinar el sistema de conexión de los taxímetros en los vehículos sin afectar a la seguridad de los mismos y deberán certificar el punto correcto de toma de señal taquimétrica y que ésta sea la adecuada para los taxímetros, manteniendo las máximas garantías metrológicas, y debiendo garantizar que la señal taquimétrica corresponda con el eje motriz del vehículo o, de no ser esto posible, justificando la imposibilidad y la solución alternativa.
- Una vez instalado el taxímetro en un vehículo de servicio de taxi de acuerdo con las especificaciones facilitadas por los fabricantes del vehículo y del taxímetro o, en su defecto, sus representantes legales, deberá de ser programado con las tarifas vigentes.

Las competencias relativas al control metrológico corresponden a la AGE a través del Ministerio de Industria, sin perjuicio de las facultades de ejecución y control delegadas a las Comunidades autónomas.

#### 4.2.3. Funcionalidades y especificaciones técnicas

En virtud del contenido de la Directiva europea de referencia, todo taxímetro deberá poder proporcionar los siguientes datos a través de una o varias interfaces protegidas y adecuadas:

- posición de funcionamiento: «Libre», «Ocupado» o «A pagar»,
- totalizador de datos de acuerdo con el punto 15.1,
  - La distancia total recorrida por el taxi.
  - La distancia total recorrida por el taxi en situación de «ocupado».
  - El número total de servicios.
  - El importe total cobrado en concepto de suplementos.
  - El importe total cobrado como importe del servicio.

Los valores totalizados incluirán los valores salvaguardados con arreglo al punto 9 en condiciones de interrupción de la fuente de alimentación de energía.

- Información general: constante del generador de señales de distancia, fecha de precintado, identificador del taxi, hora real, identificación de la tarifa

- información sobre el importe del servicio por un trayecto: cantidad total facturada, importe del servicio, cálculo del importe del servicio, suplementos por servicios adicionales, fecha, hora de inicio, hora de finalización, distancia recorrida en el trayecto,
- información acerca de la tarifa o tarifas: parámetros de la tarifa o tarifas.

Las disposiciones de la Directiva no impiden utilizar un taxímetro para otros fines, como pudiera ser el caso del control horario de los tiempos de trabajo y descanso, siempre que estos sean compatibles con su principal función de medición; las funciones adicionales incluidas en el taxímetro que garantizan el apagado después de estar funcionando durante un determinado número de horas pueden incluirse por el fabricante, o ser instaladas a instancias del comprador del taxímetro vía programación de software específico, así como también se podría conectar a un dispositivo externo que proporcionara la función adicional y no repercutiera en la función principal del taxímetro, tal y como se define en la Directiva 2004/22/CE.

En este sentido, la Directiva establece en su anexo MI-007 “Taxímetros – Requisitos de diseño” lo siguiente: *“La legislación nacional podrá exigir que la interfaz o interfaces de los taxímetros lleven conectados determinados dispositivos. En caso de que se requieran tales dispositivos, deberá existir la posibilidad de inhibir de forma automática el funcionamiento del taxímetro, mediante un sistema seguro, por motivos de ausencia o funcionamiento incorrecto del dispositivo requerido”*. Esta referencia se recoge como tal en el anexo I “requisitos esenciales” del Real Decreto 244/2016, relativo al funcionamiento del Taxímetro.

Las especificaciones técnicas principales de los aparatos taxímetro del mercado satisfacen los requisitos esenciales siguientes:

- Totalizadores por turno y acumulados (protegidos mediante código de empresario)
- Configuración libre de los totalizadores
- Memoria de servicios integrada con elevada capacidad de registro
- Características adicionales que incluyen funciones de precios concertados, alarma de velocidad...

#### 4.2.4. Principales suministradores del mercado

Hoy por hoy, los taxímetros comercializados por los principales proveedores del mercado incorporan las funcionalidades suplementarias relativas al control de la actividad profesional.

Se relacionan, a continuación, las principales firmas fabricantes de dispositivos taxímetro:

- Hale
- Taxitronics
- Nitax
- Digitax
- ATA

## 4.3. Ordenador de abordo

### 4.3.1. Características básicas

El empleo de ordenadores a bordo de los vehículos taxi para registrar los tiempos de conducción y descansos obligatorios de manera automática es uno de los hitos más recientes y relevantes en lo referente al control técnico de la actividad profesional de conducción.

El caso más paradigmático, en este sentido, es el de Holanda, que específicamente lo tiene regulado desde el año 2011 en su Ley nacional del Taxi<sup>19</sup>, y que resulta de obligado cumplimiento para todos los vehículos de empresa que prestan servicios de taxi desde finales del año 2013.



Fuente: flex.nl

El ordenador de abordo registra digitalmente todos los parámetros relativos a la conducción, facilitando de forma notable las tareas de control e inspección, tanto en ruta como en la sede social de la empresa.

Esta actividad, que hasta la fecha se venía desarrollando por mediación de registros físicos y manuales, estaba sobreexpuesta al fraude, lo que conducía a situaciones de competencia desleal en el sector de prestación de servicios de Taxi.

La computadora abordo favorece un control más exhaustivo y sencillo de la actividad profesional, limitando las opciones de fraude y armonizando las condiciones de competencia entre operadores.

**Es importante destacar que este ordenador de abordo nunca funcionará como taxímetro.**

El taxímetro es un dispositivo calculador con unas características y controles determinados cuyo software—taxímetros electrónicos—puede operar sobre plataformas integradas de control de datos y comunicación —CAN BUS del vehículo—, gestionadas por un sistema de computación abordo, que integre las diversas funcionalidades de los dispositivos de conexión en una interfaz de usuario. El ordenador de abordo es, por tanto, un dispositivo periférico que se conecta a la unidad de control de datos del vehículo.

<sup>19</sup> Taxi Act (2011, October). Ministry of Infrastructure and Water management. Netherlands

El sistema emplea diversas tipologías de tarjetas de identificación y registro, al igual que sucede con el tacógrafo digital:

- Tarjeta de conductor, personal e intransferible, permite el acceso al ordenador de abordo mediante el empleo de una clave, y el registro de la actividad profesional diaria;
- Tarjeta de empresa operadora;
- Tarjeta de control;
- Tarjeta de inspección;
- Tarjeta de sistema;
- Otras tarjetas.

#### 4.3.2. Funcionalidades y especificaciones técnicas

El ordenador de abordo está sujeto a una regulación y aprobación de tipo domésticas (propias de cada Estado miembro que autorice su empleo); el software ha de cumplir con los requerimientos de ciberseguridad establecidos al efecto por las autoridades competentes en Holanda.

Las auditorías de seguridad y los test de validación, se llevan a cabo de conformidad con las directrices de la Norma europea de certificación CENELEC EN 50148 “Taxímetros electrónicos”, en el caso de taxímetros cuyo software de operación se puede gestionar vía sistemas de computación a bordo.

Las características técnicas de estos dispositivos electrónicos de abordo permiten, entre otras cuestiones:

- Integración de las funcionalidades del taxímetro en interfaces de usuario totalmente diferenciadas.
- Navegación y posicionamiento vía satélite GPS/GPRS, con independencia del estado on/off del equipo.
- Comunicación de datos GPRS/GSM entre la flota y el centro de control de flotas.
- SAE integrado para la gestión / asignación de servicios.
- Sistema de seguridad del conductor mediante dispositivo de llamada de emergencia.
- E-connectivity para pago en remoto vía tarjeta de crédito.
- Organización y planificación de la actividad profesional con funciones de calendario integradas.

La instalación del ordenador de abordo tiene un coste próximo a los 600 euros por vehículo, y está sujeta a mantenimiento y actualizaciones periódicas de software que se deberán realizar por organismos competentes y autorizados a tal efecto.

#### 4.3.3. Principales suministradores del mercado

Los principales fabricantes de sistemas de ordenador de abordo integran las funcionalidades del taxímetro dentro de la plataforma de gestión telemática del vehículo.

- SUNIT - [www.sunit.fi](http://www.sunit.fi)
- INSIGNO QUIPMENT TECHNOLOGIES - [www.indiamart.com/insigno-equipment-technologies](http://www.indiamart.com/insigno-equipment-technologies)
- FLEX - [www.flex.nl](http://www.flex.nl)

#### 4.4. Comparativa de costes de instalación / revisión

La tabla siguiente resume la comparativa de costes unitarios –por vehículo- de instalación y mantenimientos periódico de los dispositivos periféricos y equipos electrónicos de abordo, destinados al control horario de la actividad profesional de conducción.

COMPARATIVA DE COSTES UNITARIOS (por vehículo)

	Instalación	Verificación / mantenimiento
Taxímetro	350-900 € (según modelos)	180 €
Tacógrafo digital	600 €	180 €
Ordenador de abordo	600 €	Actualizaciones software (n.d.)

Fuente: elaboración propia

Se trata de precios de mercado obtenidos de fuentes contrastadas en la materia especializadas en la comercialización y revisión periódica de estos equipos.

## 5. APLICABILIDAD EN EL CASO DE MADRID

### 5.1. Estado de la cuestión

Las condiciones que determinan la prestación del servicio de Taxi en la ciudad Madrid vienen reguladas en la correspondiente Ordenanza Municipal del Taxi del ayuntamiento de Madrid<sup>20</sup>.

Con relación a la finalidad y objetivos del presente informe técnico, cabe señalar que la Ordenanza municipal ya prevé en su texto articulado la regulación del tiempo máximo diario de prestación del servicio de las licencias, si bien no establece regulación o control alguno sobre la jornada laboral de sus conductores.

En concreto, su artículo 38, relativo a la duración del servicio, señala lo siguiente:

1. *Todas las licencias de auto-taxi deberán prestar servicio de lunes a domingo un mínimo de siete horas diarias y un máximo de 24 horas, salvo los días de descanso obligatorio. Dicho periodo se computará entre las 6.00 y las 6.00 horas del día siguiente.*
2. *El órgano municipal competente, teniendo en cuenta la movilidad y fluidez del tráfico, la protección del medio ambiente, la evolución del sector del taxi y para adecuar la oferta y la demanda, podrá establecer, dentro del período indicado en el apartado 1, la duración máxima de prestación del servicio.*

Es decir, que en base a supuestos de congestión vial, protección ambiental y modulación de la oferta en servicio sobre las condiciones de demanda existentes, se podrán establecer limitaciones a la prestación máxima del servicio de Taxi.

Adicionalmente, en el capítulo de “Disposiciones transitorias” señala lo siguiente:

- Hasta que el órgano municipal competente no desarrolle la habilitación contenida en el artículo 38.2, la **duración máxima de la prestación del servicio será de 16 horas.**

Por último, con relación al equipamiento mínimo obligatorio a bordo del vehículo, el artículo 22 prevé el control horario de la prestación del servicio de las licencias mediante la utilización de dispositivo técnico, como el aparato taxímetro o equivalente.

*Artículo 22. Elementos mínimos obligatorios.*

1. *Los vehículos afectos a las licencias de autotaxi deberán ir provistos de los siguientes elementos mínimos obligatorios:*
  - a. Sistema tarifario integrado por taxímetro y módulo luminoso indicador de tarifa múltiple.
  - b. Impresora para la confección de tiques.
  - c. Lectora que permita a los usuarios el pago con tarjeta de crédito y débito.
  - d. Elemento de control horario, que podrá consistir en una funcionalidad del aparato taxímetro.

<sup>20</sup> BO. Comunidad de Madrid 13/12/2012 núm. 297 pág. 52 - 88

Por tanto, el ayuntamiento de Madrid, en virtud de sus competencias municipales de ordenación del servicio puede regular –y de hecho así lo hace– la duración máxima de prestación del servicio de las licencias, en el marco del art. 41.2 del Decreto 74/2005 de la Comunidad de Madrid.

No obstante lo anterior, cabe preguntarse sobre qué principios cabría fundamentar la aplicación de un modelo de regulación y control de los tiempos de actividad y descanso de los conductores profesionales de TAXI, y llegado el caso, qué administración pública sería la competente para regular y ordenar estos aspectos.

## 5.2. La posición del sector

Consultados los representantes de las principales asociaciones sectoriales de la capital al respecto<sup>21</sup>, se pueden extraer las siguientes conclusiones generales:

- Si bien no se produce una oposición frontal a la regulación y control horario de la prestación del servicio de Taxi, se entiende que la misma se habría de circunscribir en exclusiva al segmento de los trabajadores asalariados por dos razones fundamentales:
  - Se trata del eslabón más débil de la industria, por lo que se han de favorecer las condiciones de protección sociolaboral hacia este colectivo.

En este sentido, es preciso hacer mención a la obligatoriedad de registro de las jornadas laborales de los trabajadores asalariados por parte del empleador, en virtud de lo dispuesto en el apartado c) del artículo 12.4 del Estatuto de los Trabajadores que fue añadido por el Real Decreto-ley 16/2013, de 20 de diciembre, de medidas para favorecer la contratación estable y mejorar la empleabilidad de los trabajadores.

Este control resulta preceptivo porque quienes tienen un contrato de trabajo a tiempo parcial no pueden realizar horas extraordinarias, pero sí complementarias.

- El taxi es un sector que se autorregula, por lo que cada conductor autónomo sabe cómo ha de modular su actividad y sus descansos a lo largo de la jornada laboral, sobre la base de unos máximos de prestación que ya están definidos en la Ordenanza municipal al efecto.
- La aplicación de un nuevo régimen de regulación horaria, que predetermine los tiempos de trabajo y descansos obligatorios, conllevará una reducción del tiempo máximo de trabajo efectivo, por lo que, a su juicio, se deberían prever mecanismos de compensación que limiten el impacto económico de la medida y garanticen el mantenimiento de la rentabilidad de la jornada laboral.
- En el contexto actual, con la proliferación de licencias VTC en circulación y las perspectivas de crecimiento de esta industria en el corto plazo, habida cuenta de los recientes fallos judiciales, se hace impensable caminar hacia una mayor regulación horaria de la actividad en el sector del Taxi, puesto que supondría, a juicio de los consultados, una alteración drástica de las condiciones de competencia por el mercado en el medio urbano, deviniendo en una situación más perjudicial e insegura en lo económico que la existente actualmente.

<sup>21</sup> Asociación Gremial de Auto-Taxi de Madrid (26.10.17); Federación Profesional del Taxi de Madrid (31.10.17).

- Así las cosas, de avanzar hacia un régimen de mayor fiscalización de la jornada laboral -vía la aplicación de un control horario a la prestación de la actividad- la misma habría de exigirse por igual al segmento de las VTC, para limitar las distorsiones en la competencia por el mercado en el medio urbano. En cualquier caso, las partes consultadas entienden que ha de ser un proceso concertado que no puede ni debe desarrollarse a espaldas del sector.

### 5.3. Condiciones de competencia en el medio urbano

Tradicionalmente, en España, el mercado del transporte público discrecional de viajeros en vehículos turismo se ha asimilado al del Taxi, pues los prestadores de este servicio eran (y son) los que mayoritariamente actuaban en un mercado fuertemente regulado.

Sin embargo, durante los últimos años, a raíz de la aparición de plataformas digitales basadas en soluciones colaborativas P2P<sup>22</sup>, ha crecido la importancia de otra actividad de naturaleza sustitutiva, la del mercado de arrendamiento de vehículos con conductor (en adelante, VTC), que, aunque ya existía, ahora compite directamente con el servicio TAXI en uno de los subsegmentos estratégicos del mercado –la reserva previa-, principalmente en el ámbito urbano-periurbano.

De conformidad con el Informe de la OCDE “Taxi Services: competition and regulation”<sup>23</sup>, se constatan tres formas diferenciadas de contratación de los servicios de transporte discrecional en vehículos turismo:

- 1º segmento:** Contratación de vehículos que circulan por la vía pública. Los usuarios solicitan los servicios en la calle, entre los vehículos que se encuentran circulando por la vía pública.
- 2º segmento:** Contratación de vehículos estacionados en zonas habilitadas. El usuario se dirige hacia las zonas especialmente habilitadas como paradas de taxis.
- 3º segmento:** Vehículos previamente contratados mediante una centralita o emisora de taxi o cualquier otro medio / canal disponible. En este caso, el servicio de transporte es solicitado por el cliente, ya sea por teléfono o a través de cualquier otro medio / canal de comunicación disponible (por ejemplo, vía aplicaciones web móviles).

Los dos primeros segmentos o modalidades de contratación son de uso o reserva exclusiva para los servicios TAXI. Al amparo de ambos sistemas, el usuario carece de plena capacidad y libertad de elección del prestador del servicio, viéndose forzosamente obligado la mayor parte de las ocasiones a escoger el primer vehículo disponible –bien en parada bien en circulación-, independientemente de sus características, prestaciones y atributos.

El tercer segmento (reserva –contratación- previa), en cambio, no solo confiere una mayor libertad de elección al usuario, sino que coloca frente a frente a dos alternativas de transporte en el medio urbano –TAXI vs. VTC- en plena competencia por un mismo concepto de mercado, –el de la gestión de la movilidad como servicio<sup>24</sup> en las grandes ciudades- que se encuentra en plena fase expansiva. No obstante lo anterior, la falta de información existente sobre aspectos clave de la prestación condiciona significativamente la capacidad de elección del usuario.

<sup>22</sup> P2P (Peer to Peer): modelo de negocio basado en el consumo colaborativo sin intermediarios

<sup>23</sup> Organización para la Cooperación y el Desarrollo económico (OCDE, 2007)

<sup>24</sup> Concepto: “Mobility as a service”

En el segmento de los servicios reservados previamente, el usuario puede escoger el operador y, por lo tanto, éste tiene interés en construirse una buena reputación. En cambio, en los otros segmentos la tasa de repetición es muy baja, la capacidad de elección del usuario es prácticamente nula y, por lo tanto, los operadores tienen poco interés en construir una buena imagen.

En este sentido, el estudio técnico sobre la realidad del Servicio de Taxi de Madrid<sup>25</sup> proporciona datos recientes sobre las modalidades de contratación del servicio de taxi en la capital.

El modo principal de contratación sigue siendo el alto en la calle (44,55%) que junto con la solicitud en parada (18,32%) representan el 63% del mercado. Por el contrario, la contratación vía reserva previa alcanza una cuota de representación del 37%, con los medios electrónicos evidenciando una tendencia al alza en detrimento del resto de opciones comentadas.

Desde un punto de vista prestacional, nos encontramos, por tanto, ante un mercado cambiante, en el que las condiciones de competencia entre operadores han variado sustancialmente en los últimos años con la aparición de plataformas electrónicas de contratación de servicios en vehículos turismo, que no solo facilitan el acceso al usuario a un mayor elenco de alternativas de transporte sino que paralelamente le confieren absoluta discrecionalidad en la elección del servicio a contratar que mejor se ajuste a sus necesidades e intereses.

En el apartado siguiente, se proceden a analizar los posibles fundamentos motivacionales de la iniciativa de regulación y control horario; la justificación o necesidad de la misma en virtud de los principios de la buena regulación; y los efectos tanto positivos como negativos asociados a su implementación.

#### 5.4. Justificación de la medida: reflexiones

En la actualidad, el ayuntamiento de Madrid, al amparo de sus competencias, ya regula en el marco de su normativa municipal un **tiempo máximo diario de prestación del servicio en el mercado TAXI**. No obstante, si bien la norma establece una medida de regulación horaria de las licencias, no se ejerce un control fiscalizador de los tiempos de trabajo y descanso de los profesionales móviles.

*¿En el contexto actual, qué sentido o justificación puede tener la implementación de un sistema de control horario de la jornada laboral?*

Cabe traer a colación nuevamente en este punto que los titulares de las licencias de taxi son profesionales autónomos respecto de los cuales no existe jornada laboral en sentido estricto, más allá de las limitaciones comentadas del marco normativo y regulador vigente con relación a la aplicación de turnos, jornadas de descanso obligatorio y tiempos máximos de prestación.

Es decir, que la virtualidad de la nueva regulación habría de preservar la capacidad autónoma del empresario (oferedor) para tomar decisiones relativas a la explotación de su negocio de forma libre e independiente (principio de libertad de empresa)<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> Elaborado por el Departamento técnico del Taxi del Ayuntamiento de Madrid (2017)

<sup>26</sup> Dictamen del Consejo de Estado, nº 1272/2005, relativo al Proyecto de Decreto por el cual se aprueba el Reglamento de los servicios de transporte público urbano en automóviles de turismo de la Comunidad de Madrid en el que se califica el servicio de taxi como actividad privada dirigida al público y de un marcado interés general.

Todas las Administraciones Públicas (AAPP) deben velar por que la libre competencia sea efectiva, pero, además, deberán regular de forma eficiente, desde el punto de vista de la competencia, evitando en cualquier caso introducir restricciones injustificadas a la misma.

En atención a los principios de buena regulación que determina la **Ley de Economía Sostenible**<sup>27</sup>, toda iniciativa normativa de las AAPP orientada a modificar las condiciones de prestación de un determinado servicio ha de atender, entre otros, a los preceptivos **principios de necesidad y proporcionalidad**; es decir, que la actuación se ha de justificar en razón del interés general, y que la misma se ha adecuar al objetivo perseguido tras constatar que no existen otras medidas menos distorsionadoras del mercado.

En virtud del principio de necesidad, y de lo consignado a lo largo del presente informe técnico, podemos anticipar, de cara a su análisis, las siguientes motivaciones de base para fundamentar el avance hacia un marco de regulación y control horario de los tiempos de conducción y descanso de los conductores en lo referente a la prestación del servicio de transporte de pasajeros en vehículos-turismo:

1. La modulación de la oferta *en servicio*;
2. La *mejora de la seguridad vial*;
3. La protección sociolaboral de los *conductores profesionales*;
4. Armonizar las condiciones de competencia en el medio urbano.

Conviene recordar que en la normativa comunitaria, la ordenación y regulación de la jornada de trabajo y de los descansos en la prestación de la actividad del transporte por carretera de personas y mercancías se justifica con relación a la satisfacción de los siguientes objetivos fundamentales:

- Proteger la salud y la seguridad de los trabajadores móviles del transporte por carretera.
- Mejorar las condiciones de seguridad vial.
- Armonizar las condiciones de competencia en la prestación de servicios de transporte entre los diferentes estados miembros.

### 1) Modulación de la Oferta en servicio:

La modulación de la oferta en servicio podría ser considerada una necesidad a juicio de los gestores municipales en función de la concurrencia de determinadas circunstancias como pudieran ser:

- Condiciones extremas de congestión vial y/o graves episodios de contaminación ambiental;
- Caída significativa y generalizada de la demanda;
- Incremento excesivo de la oferta de servicios de transporte en vehículos turismo.

<sup>27</sup> Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

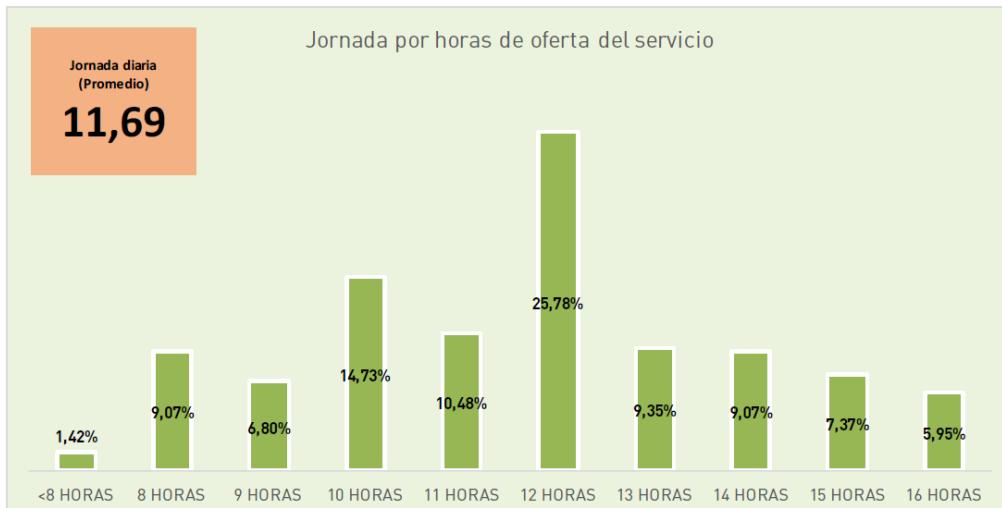
Analizando el primero de los supuestos, no cabe duda de que existe una relación de **causalidad directa** entre los niveles de intensidad de tráfico motorizado y sus externalidades conexas, como la congestión vial, la siniestralidad en carretera y la contaminación ambiental.

Ahora bien, es mediante la restricción al uso irracional del vehículo particular –principalmente en el medio urbano- y la generación de alternativas de transporte colectivo tanto de naturaleza pública como privada, como precisamente se puede gestionar más eficazmente la demanda recurrente de transporte.

Los servicios de TAXI, en consecuencia, coadyuvarían en la planificación y gestión racional de la movilidad urbana, máxime en la consideración de las mejoras ambientales en la motorización del parque móvil que se están produciendo (vehículos de cero emisiones / ECO).

No obstante, y siguiendo la línea argumental de la sostenibilidad, cabría reconsiderar en el medio plazo el modelo de contratación de servicios en la calle dado su elevado impacto en las externalidades comentadas, máxime en un contexto de crecimiento imparable de las modalidades de contratación vía reserva previa.

En este primer escenario, en principio carecerían de sentido iniciativas que restringieran, por ejemplo, el tiempo máximo de prestación de la actividad, puesto que parece lógico derivar que, si se implementara un sistema de control horario que impusiera las condiciones de trabajo y los descansos obligatorios de los conductores profesionales, estos no podrían computar como trabajo efectivo el tiempo máximo de prestación por licencia vigente en la actualidad; derecho que, por otra parte, a la vista de la gráfica siguiente, ahora mismo tampoco agotan.



Fuente: Informe técnico sobre la realidad del Taxi de Madrid. Ayuntamiento de Madrid (2017)

La media de actividad diaria se sitúa en la horquilla de 11-12 horas, con una cuota muy baja de profesionales (<6%) que completan el tiempo máximo previsto de prestación por licencia.

La medida de control horario, siempre que lleva aparejada la regulación de los tiempos de trabajo y descanso de los conductores, supondría una reducción del tiempo de trabajo efectivo con respecto a la situación teórica actual que establece la norma (por la necesidad de intercalar descansos obligatorios), si bien en la práctica supondría un mejor alineamiento con lo que realmente está sucediendo en Madrid.

El segundo de los supuestos, que refiere a una caída drástica y generalizada en el tiempo de la demanda, tampoco justifica una modulación de la oferta en servicio a través de la aplicación de un marco regulatorio más restrictivo en la prestación de la actividad.

Además de ser una medida contraria a la competencia, que restringe la libertad de negocio del oferente, conlleva, a su vez, una reducción de la libertad de elección del usuario al haber menos taxis en la calle y la necesidad de buscar otras alternativas de transporte, lo que necesariamente no induce un mejor rendimiento económico de la actividad empresarial.

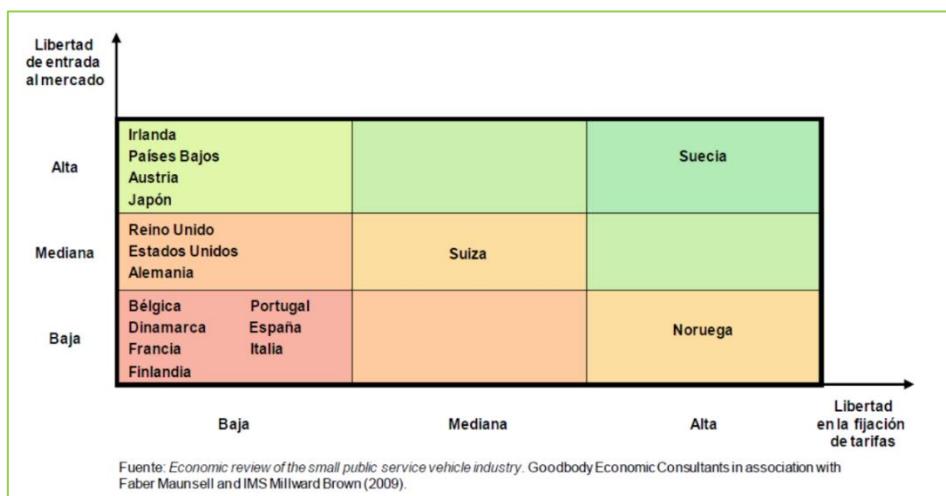
En este sentido, un “intento” de reparto del mercado existente nunca podría ser la solución. Por el contrario, deberían plantearse medidas tendentes a incentivar la competencia entre los oferentes y la propia demanda del servicio.

El último de los supuestos hace referencia a un incremento desmedido de las licencias de actividad en vehículos turismo, como consecuencia de la concesión de nuevas autorizaciones VTC<sup>28</sup>.

Se trata de un contexto operacional que inevitablemente acaecerá en el corto plazo, y sobre el que las administraciones competentes **habrán de tomar medidas de regulación equilibradas en ambos segmentos del negocio -TAXI-VTC-, tendentes a garantizar tanto el desempeño rentable de ambas actividades profesionales como la prestación del mejor servicio al usuario.**

Es una cuestión trascendente que en mercados mucho más desregulados se ha abordado de una forma pragmática, basada en el interés general, con el usuario siempre en el centro de la toma de decisiones.

En este sentido, se adjunta gráfica comparativa de los diferentes grados de liberalización del sector del transporte en vehículos turismo a escala global.



Fuente: “Economic review of the small public service vehicle industry”

Tal y como se desprende del gráfico, en España, en cambio, es un camino que aún queda por recorrer, por lo que cualquier actuación o iniciativa tendente a modificar las pautas de actividad actuales ha de ser bien ponderada, y en todo caso, aplicada de forma universal a todos aquellos segmentos del negocio en competencia por el mercado de la movilidad urbana para limitar potenciales distorsiones a la competencia.

<sup>28</sup> <http://www.elmundo.es/economia/2017/11/28/5a1db357ca474105358b466b.html>

En definitiva, la “modulación de la oferta en servicio” no constituiría justificación legal suficiente para regular (y controlar) los tiempos de conducción y descanso de los conductores de taxi.

Esta modulación de la oferta ya se consigue por otros medios y el municipio tiene competencia legal para establecerlos: ordenación de la actividad de las licencias estableciendo días de la semana en los que no pueden prestar servicio (dos días a la semana) y horas máximas diarias de prestación del servicio (16 h/día).

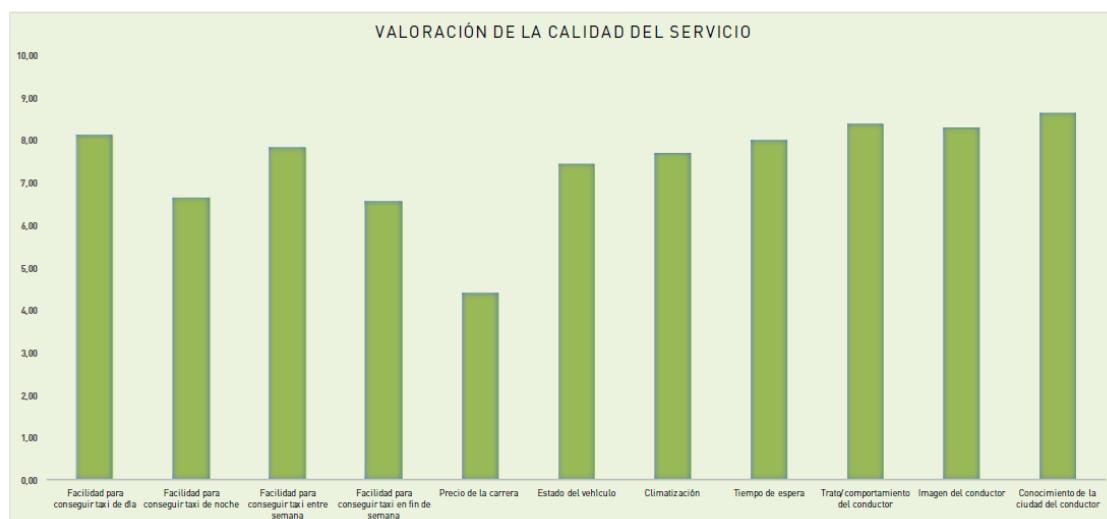
## 2) Mejora de la Seguridad vial:

El principio fundamental del régimen regulador en muchos países de la UE es que para el transporte remunerado de pasajeros únicamente deberán usarse conductores y vehículos autorizados. La política subyacente de este concepto es una preocupación por la seguridad de los pasajeros y por la protección de los pasajeros en relación con el precio pagado.

La razón para la regulación del taxi es garantizar que los pasajeros viajen en un vehículo seguro, con el seguro apropiado, conducido por un conductor autorizado por las autoridades y, en el caso de los vehículos-taxi, con un sistema de cobro verificado y preestablecido<sup>29</sup>.

No existe motivo alguno para pensar que los servicios de Taxi de Madrid no sean seguros. Si bien no se han encontrado datos concluyentes sobre las tasas de siniestralidad vial de los vehículos taxi en la capital, cabe concluir que los índices de accidentalidad obedecen a parámetros normales para una actividad que se desempeña en la carretera, en contextos de tráfico denso, y que, además, está sometida a regulación en lo relativo al acceso a la profesión y a sus condiciones de explotación.

En línea con lo anterior, el reciente estudio sobre la realidad del servicio de Taxi en Madrid, al que se ha hecho referencia en varias ocasiones a lo largo del presente informe, no evidencia preocupación alguna de los usuarios por la seguridad vial; de hecho, no forma parte del elenco de factores considerados cuando se enjuicia la calidad del servicio prestado, tal y como se desprende de la gráfica adjunta.



Fuente: Estudio sobre la realidad del Taxi de Madrid. Ayuntamiento de Madrid (2017)

<sup>29</sup> Informe “Taxis más seguros”. Proyecto PRAISE. Fundación MAPFRE

Cualquier iniciativa destinada a favorecer la seguridad de los trabajadores móviles y de los pasajeros ha de ser bien recibida, y no cabe duda de que atiende al interés general.

Ahora bien, cabe preguntarse si, los supuestos beneficios sociales derivados de la mejora de la seguridad vial, que se obtendrían de la aplicación de un sistema más restrictivo en la organización y control de la actividad y de los descansos, no podrían lograrse mediante alternativas menos limitantes de la libre actividad empresarial, como por ejemplo; la exigencia de vehículos con mejores prestaciones en materia de seguridad activa y pasiva; el endurecimiento de las condiciones de acceso a la profesión (en materia psico-conductual); o la mejora general de las condiciones de circulación mediante la aplicación de severas restricciones al uso irracional del vehículo particular y la provisión de ventajas diferenciales a la prestación de servicios de interés público.

En cualquier caso, si la motivación de aplicación de un régimen más restrictivo en el ejercicio de la actividad profesional se fundamenta en la mejora de la seguridad vial, su ámbito de aplicación no se debería limitar al sector TAXI en exclusiva, sino que habría de ser igualmente extensivo al segmento de VTC, puesto que se trata de un binomio indisociable que compite y competirá en la práctica por el mismo nicho de mercado.

### **3) Protección sociolaboral de los trabajadores profesionales:**

El taxista puede ser un trabajador asalariado o un profesional cuya categoría laboral es la de autónomo. La condición de autónomo resulta relevante cuando se analiza su situación desde el punto de vista de la salud y la protección sociolaboral respecto del segmento de trabajadores por cuenta ajena.

Tal y como pone de manifiesto el informe “*Código del Trabajo y Salud de los Taxistas en Madrid*”<sup>30</sup>, la profesión de taxista tiene una serie de rasgos identitarios desde la perspectiva de la salud laboral:

- Es un trabajo solitario, lo que indudablemente tiene incidencia en la conducta psicosocial, pudiendo conducir a situaciones de aislamiento y soledad.
- Es un trabajo sedente, que se prolonga durante largas jornadas laborales, lo que conduce a severos problemas de naturaleza musculo esquelética, además de complicaciones cardiovasculares.
- Es un trabajo estresante, máxime teniendo en cuenta los problemas de congestión vial de las grandes ciudades como Madrid.
- Es un trabajo improductivo, que implica largas jornadas de actividad para obtener un mínimo de ingresos, lo que tiene trascendencia en el plano psicológico y conduce a situaciones de estrés.
- Es un trabajo que se desempeña en muchas ocasiones en horario nocturno lo que, a su vez, desencadena otro tipo de afecciones: aumenta la fatiga laboral; disminuye el apetito, reduce el periodo del sueño (a 4-6 horas), y provoca alteraciones del mismo, disminuyendo las posibilidades de la recuperación de la fatiga psíquica, y predispone a sufrir depresiones.

<sup>30</sup> Estudio realizado por el Departamento de Salud Laboral de la Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO. Madrid (2001).

- Por último, aunque ya se ha comentado en el epígrafe anterior, es una profesión de riesgo que implica horas y horas en la carretera en circunstancias a menudo complicadas por lo que la exposición al riesgo de accidentes se incrementa sustancialmente.

Unido a todo lo anterior, hay que poner en contexto el modelo de organización de la actividad laboral predominante en Madrid; Prácticamente, 7 de cada 10 profesionales desarrollan su actividad en un formato de jornada continua, durante la que computan hasta 12 horas de trabajo en promedio<sup>31</sup>.

Si bien no se dispone de datos contrastados, no es seguro que durante este tiempo se intercalen pausas y/o descansos prolongados de carácter voluntario, por lo que estamos (en muchos de los casos) ante modelos de trabajo muy cuestionables desde la perspectiva de la salud laboral y la protección social.

Por tanto, las condiciones sociolaborales y de salud que implica la profesión de taxista podrían fundamentar la aplicación de un régimen de regulación y control horario de la actividad profesional, con vistas a desarrollar nuevos modelos de organización del trabajo que limiten los riesgos asociados al desempeño de la actividad de conducción profesional<sup>32</sup>.

No cabe duda de que la iniciativa de intervención obedecería a razones de interés general al justificar en el contexto de la Prevención de riesgos laborales la adopción de un régimen de control horario de la prestación profesional, así como de la regulación de los tiempos de trabajo y los descansos obligatorios.

De igual forma, la medida entroncaría con el objetivo perseguido, resultando complicado encontrar alternativas que produjeran los mismos efectos sin el marchamo de la intervención pública. Una vez más, es preciso recordar que estamos ante una actividad privada, sujeta al principio de libertad de empresa, por lo que el éxito de iniciativas colegiadas de autorregulación horaria resultaría altamente improbable. En un contexto de acción voluntarista siempre habrá profesionales que decidan trabajar más horas para tratar de alcanzar un nivel de ingresos determinado.

Si la motivación última es la protección, promoción y mejora de la salud laboral de los trabajadores móviles, entre los que se encuentran los conductores profesionales de los vehículos turismo, se trataría de una intervención que no se podría limitar en exclusiva al ámbito municipal y al segmento específico de TAXI.

#### **4) Armonización de las condiciones de competencia en el medio urbano:**

La tabla siguiente ofrece una comparativa básica sobre las soluciones prestacionales que ofrecen los segmentos TAXI-VTC con relación a diferentes aspectos esenciales del servicio como: tarifas, modo de contratación, calidad de servicio y garantías en la prestación.

<sup>31</sup> Informe sobre la realidad del Taxi de Madrid. Ayuntamiento de Madrid (2017)

<sup>32</sup> En este contexto, es preciso mencionar el **Convenio Colectivo Nacional para el sector de los vehículos autotaxi**, que hace mención expresa al obligado cumplimiento de lo establecido en la Ley sobre Prevención de Riesgos Laborales, e incluye una mejora voluntaria consistente en promover la creación de Servicios de Prevención Mancomunados.

COMPARATIVA PRESTACIONAL	TAXI	VTC
Ámbito territorial	Municipal / APC	Nacional
Modo contratación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- En la calle / En parada</li> <li>- Vía reserva previa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concertado previamente</li> </ul>
Restricciones de actividad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiempo máximo prestación actividad</li> <li>- Calendario de turnos, vacaciones</li> </ul>	Libre, sin restricciones más allá de lo regulado en el Estatuto de los Trabajadores
Condiciones relativas a la explotación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relativas al vehículo, si bien son de carácter de mínimos en cuanto a prestaciones y atributos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Requisitos con carácter de mínimos con relación al vehículo</li> </ul>
Garantías en la prestación	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seguros obligatorios</li> <li>- Conductor habilitado y capacitado</li> <li>- Mecanismos de quejas y reclamaciones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cobertura de la responsabilidad civil por daños a pasajeros</li> </ul>
Tarifas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Régimen tarifario fijo y conocido</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Libre, dinámicas según demanda</li> </ul>

Fuente: elaboración propia

Más allá de las consideraciones relativas a las condiciones de la explotación, llama la atención el capítulo de restricciones a la prestación de la actividad, donde encontramos asimetrías reguladoras que generan distorsiones a la competencia por el mercado en el medio urbano.

Si el fin último es el bienestar de los usuarios, que solo quieren moverse entre dos puntos minimizando el coste global del viaje, cada segmento de la oferta debe estar integrado sin fricciones con los restantes, y los intereses de cada oferente particular, dentro de la malla general de servicios de movilidad urbana<sup>33</sup>.

Lo anterior, un mercado equilibrado que garantice el mejor servicio a los usuarios, resulta muy complicado de alcanzar por la vía de la plena liberalización de los servicios, tal y como ha quedado demostrado en el mercado anglosajón en varios episodios relativos a la desregulación de los medios de transporte público.

Cuando el fin último es social, de pleno interés público, las administraciones competentes han de imponer garantías a la prestación del servicio, regulando aquellos aspectos que singularmente inciden en la calidad y condiciones de prestación del mismo

Esta circunstancia no resulta incompatible, en cambio, con el avance hacia la definición de unas reglas de juego más procompetitivas que coloquen al usuario en el centro de las decisiones.

No es objeto del presente informe entrar a valorar las condiciones relativas al acceso al mercado y a la profesión, sino dirimir bajo qué condiciones podría estar justificado una alteración de las condiciones de explotación del mercado de transporte de pasajeros en vehículos turismo mediante la imposición de un sistema de regulación y control horario de la jornada de trabajo.

<sup>33</sup> Impacto socioeconómico de modernización de los servicios VTC. UBER (2017)

A nuestro juicio, la necesidad de avanzar hacia una armonización de las condiciones de competencia en el medio urbano, en un escenario complejo caracterizado por la sobreoferta de servicio, podría llegar a justificar, en principio, la aplicación universal de restricciones horarias al libre desarrollo de la actividad, mediante el establecimiento de un sistema ordenado de control de los tiempos de trabajo y descanso en el mercado de transporte en vehículos turismo.

En línea con lo anterior, además, sería importante determinar y establecer requisitos de calidad rigurosos a la par que proporcionados, que pudieran garantizar unos estándares de calidad y seguridad en los servicios contratados.

#### 5.4.1. Tabla resumen

Se resume, a continuación, el encaje en los principios de necesidad –razones de interés general– y proporcionalidad –adecuación al objetivo perseguido– que asiste a los diferentes supuestos motivacionales para avanzar hacia un marco de mayor regulación y control horario de la actividad profesional en el mercado de transporte de pasajeros en vehículos turismo.

FUNDAMENTOS MOTIVACIONALES	REGULACIÓN Y CONTROL HORARIO DE LA ACTIVIDAD		
	Necesidad	Proporcionalidad	Universalidad
Modulación de la oferta en servicio	No	No	No aplica
Seguridad vial	Sí	No	Sí
Protección sociolaboral	Sí	Sí	Sí
Armonización de la competencia	Sí	Sí	Sí

Fuente: elaboración propia

Se entiende, por tanto, que los factores asociados a una mejora de la protección sociolaboral de los trabajadores móviles y a la armonización de las condiciones de competencia por el mercado en el medio urbano, son los que en principio mejor podrían motivar la aplicación de un sistema –eso sí, con carácter universal (tanto al segmento TAXI como VTC)– de regulación (ordenación) y control de los tiempos de trabajo y descanso de los conductores profesionales en la prestación de la actividad de transporte de pasajeros en vehículos turismo.

#### 5.5. Protocolo de implementación

De llevarse a efecto, la formulación del proceso de implantación debería estructurarse en la culminación con éxito de las siguientes etapas de desarrollo:

##### 1) Ajuste normativo y competencial:

Con la finalidad de fundamentar la aplicación de un sistema de regulación y control horario de la actividad profesional habrá que determinar en primer lugar los desarrollos normativos necesarios y el marco administrativo-territorial competente para su aplicación<sup>34</sup>.

<sup>34</sup> El anexo profundiza en la cuestión legal y competencial asociada a la implementación de un sistema de regulación y control horario de la actividad profesional.

Asimismo, y como una de las cuestiones previas fundamentales, habrá que establecer el alcance de la iniciativa de control, determinando su ámbito de aplicación en los segmentos del negocio de transporte en vehículos turismo.

## 2) Organización de la jornada de trabajo:

Deberá ser un proceso concertado con las asociaciones sectoriales más representativas del ámbito territorial que finalmente se determine competente para su aplicación.

Se habrá de efectuar un amplio proceso de consultas y debate previo encaminado a la determinación de manera concertada de las claves del modelo de organización y control de la jornada de trabajo.

Entre otras cuestiones fundamentales, se deberá determinar:

- El tiempo máximo diario de prestación de la actividad.
- El tiempo máximo de conducción por jornada de trabajo, con particular atención a la casuística del trabajo nocturno.
- El tiempo medio y máximo de conducción por períodos de referencia: semanal, bisemanal, mensual...
- Las pausas parciales y descansos continuos obligatorios entre cada dos períodos de actividad.
- La forma de cómputo de los tiempos de disposición en parada.
- El tiempo mínimo de descanso obligatorio por cada jornada de trabajo o periodo de referencia considerado.
- La concreción y definición de las infracciones y sanciones (principio de legalidad) junto con la competencia de la vigilancia, inspección y control del cumplimiento del nuevo régimen de actividad.
- Adicionalmente se deberán establecer las obligaciones y responsabilidades de los empresarios y trabajadores –trabajadores móviles- con relación al registro y conservación de sus datos de actividad.

## 3) Estudio y elección del aparato de control:

De entre las opciones disponibles en el mercado, se determinará, en virtud de los requisitos y procedimientos asociados a su instalación y control legal, aquel dispositivo técnico de naturaleza digital más adecuado para su uso en el Taxi de Madrid.

El aparato de control deberá garantizar, entre otros requisitos:

- Una instalación y funcionamiento sencillos;
- Inviolabilidad en su funcionamiento orgánico;
- Interoperabilidad de los registros entre diferentes generaciones del aparato de medición;
- Mantenimiento y controles periódicos obligatorios ajustados en tiempo y costes.

#### 4) Provisión y administración de recursos:

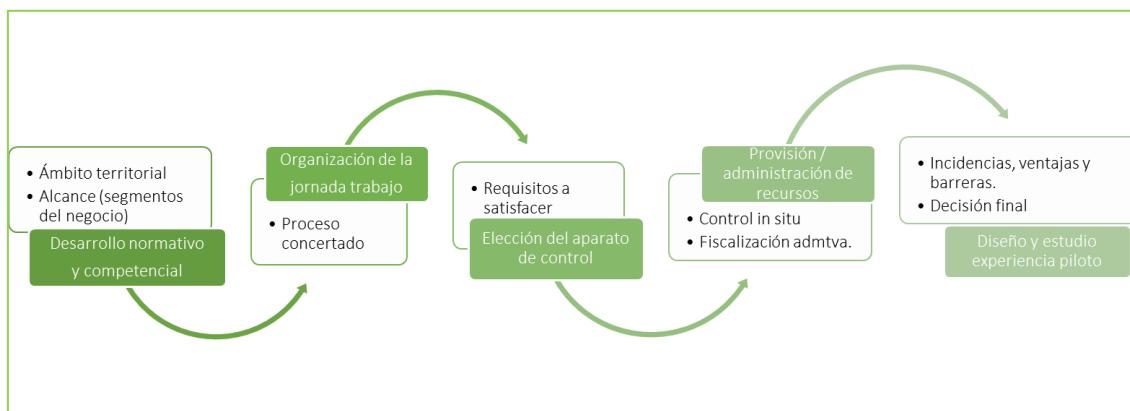
Uno de los aspectos fundamentales que hay que considerar para la implantación de un sistema de regulación y control horario de la jornada laboral de los conductores es la necesidad de prever, por parte de la administración competente, la provisión de recursos humanos y materiales propios para llevar a cabo la vigilancia, inspección y control, tanto mediante una fiscalización de tipo administrativo como a través del control en carretera.

#### 5) Diseño y estudio de experiencia piloto:

La satisfacción de los procesos anteriores derivará en el diseño y ulterior puesta en servicio de una experiencia piloto, que permita monitorizar el comportamiento y desempeño del sistema de control horario a lo largo de un periodo transitorio determinado.

Las incidencias acaecidas, y las ventajas y barreras observadas deberán ser particularmente analizadas junto con las asociaciones sectoriales, con vistas al descarte o implementación definitiva de las medidas de regulación y control.

El diagrama siguiente ilustra de forma resumida las etapas previstas en la formulación y desarrollo práctico del sistema de control:

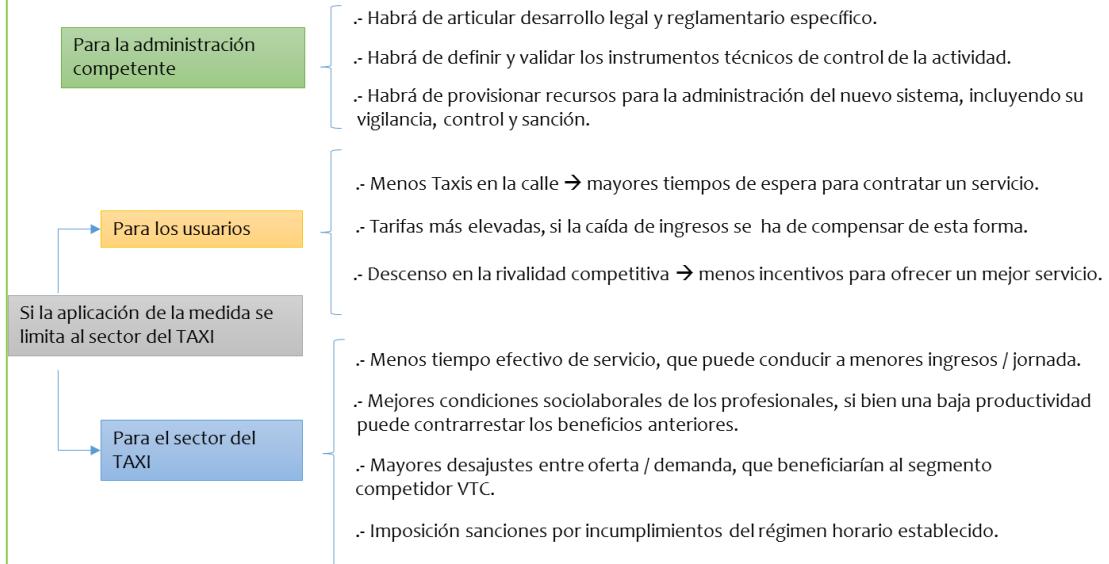


Fuente: Elaboración propia

Por último, se considera de interés señalar que la implementación de la iniciativa de regulación y control horario de la actividad profesional podría implicar una serie de efectos directos e indirectos en función de la perspectiva funcional cada agente clave considerado; a saber, administración competente, usuarios y profesionales del Taxi.

A tal efecto, se expone el diagrama de síntesis siguiente:

Análisis multidimensional de los posibles efectos:



Fuente: Elaboración propia

## 6. CONCLUSIONES

- Son escasos hasta la fecha los ejemplos de países y regiones europeas que hayan regulado en su ordenamiento jurídico interno aspectos concretos de la ordenación de los tiempos de trabajo y descanso de los conductores móviles de la industria del Taxi, así como de los mecanismos y sistemas asociados al régimen de inspección y control de la actividad profesional de conducción.
- Si bien el referido control horario se fundamenta en una panoplia de aspectos motivacionales, todos los elementos pivotan fundamentalmente sobre dos ejes estratégicos de intervención:
  - La protección sociolaboral de los trabajadores móviles, y por ende, de la seguridad de los pasajeros.
  - La armonización de las condiciones de competencia por el mercado.
- Fundamentos motivacionales que, por otra parte, habrán de alinearse con los principios de justificación y proporcionalidad que dimanan de las directrices de intervención pública en los mercados económicos, con vistas a garantizar su plena vigencia y aplicabilidad en ámbitos prestacionales y territoriales concretos. La propia regulación europea en la materia parece invitar a los estados miembros a legislar específicamente sobre esta cuestión, en caso de considerarlo preceptivo y justificado.
- Asimismo, tal y como ha quedado evidenciado en el propio informe, el mercado dispone de una variedad de sistemas, con funcionalidades tecnológicas diversas pero de capacidad reconocida, para garantizar el control efectivo de la actividad profesional de conducción.
- En definitiva, en caso de tomarse la decisión de llevar a efecto esta medida, lo primero sería determinar las causas legales en las que se fundamentaría la regulación horaria y, en función de ello, determinar la competencia para su desarrollo normativo, alcance, régimen de aplicación y control ulterior.
- En cualquier caso, sea como fuere, y con independencia de los principios generales de la actuación, es fundamental que su aplicación se realizara de forma universal en el mercado de transporte de pasajeros en vehículos turismo –segmentos TAXI-VTC- para evitar distorsiones a la competencia y el libre mercado. En aplicación del criterio de universalidad habrá que decidir asimismo su aplicación tanto a trabajadores autónomos como a conductores profesionales por cuenta ajena.
- Como efectos positivos más sobresalientes cabe considerar la mejora de las condiciones sociolaborales de los trabajadores móviles y de la seguridad vial, así como la uniformización de las condiciones de competencia por el mercado. Las nuevas tecnologías ofrecen nuevas oportunidades para el sector del taxi para mejorar la seguridad y salud laboral mediante sistemas telemáticos para el conductor, que pueden registrar y enviar información acerca de las horas de trabajo del conductor, los tiempos de descanso y el comportamiento del conductor. Con todo, la normativa debe evolucionar para garantizar que los nuevos operadores, con modelos de negocio nuevos, se sometan a estos mismos niveles de exigencia.
- Como efectos colaterales, que cabrá calibrar y provisionar adecuadamente, estarían, entre otros: la necesidad de incorporar más recursos humanos y económicos para ejercer una administración, inspección y control efectivo de la actividad profesional de conducción; y

las potenciales demandas sectoriales de compensación y/o reequilibrio económico al contar en la práctica con menos horas de prestación efectiva del servicio.

- Deberá ser, por tanto, un proceso concertado con las asociaciones sectoriales representativas del ámbito territorial competente para su aplicación; se deberá desarrollar un régimen específico de control y sanción, que será de aplicación tras la evaluación de una experiencia piloto y la determinación de un tiempo de transitoriedad.

## ANEJO: OTRAS CONSIDERACIONES DE ÁMBITO NORMATIVO

### 1. NORMATIVA DE APLICACIÓN

Con respecto al estudio que nos ocupa, resulta de aplicación una amplia normativa:

- Carta Europea de Autonomía local de 15 de octubre de 1985.
- Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de septiembre de 2007 por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.
- Directiva 70/156/CEE (LCEur 1970, 15).
- Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.
- Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo.
- Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
- Tratado sobre el Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE, consolidado según Tratado de Lisboa)
- Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior.
- Constitución Española.
- Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.
- Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.
- Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres.
- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo, por el que se establecen excepciones a la obligatoriedad de las normas sobre tiempos de conducción y descanso y el uso del tacógrafo en el transporte por carretera.
- Real Decreto 866/2010, de 2 de julio, por el que se regula la tramitación de las reformas de vehículos.
- Real Decreto 128/2013, de 22 de febrero, sobre ordenación del tiempo de trabajo para los trabajadores autónomos que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- Real Decreto 902/2007, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al tiempo de trabajo de trabajadores que realizan actividades móviles de transporte por carretera.
- Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.
- Decreto 74/2005, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo.
- Ordenanza Reguladora del Taxi de Madrid.

## 2. SITUACIÓN ACTUAL

### 2.1. Situación Actual

En la actualidad, no existe normativa que implique al sector del taxi que regule un control horario de los tiempos de conducción y descanso de sus conductores, tan sólo existe regulación al respecto en relación con otros sectores tal y como prescribe el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento y del Consejo, la normativa estatal que implementa este Reglamento y el Real Decreto 640/2007, de 18 de mayo.

### 2.2. Posibilidad de Implementación por parte del Ayuntamiento de Madrid en su Ordenanza Reguladora de un Control Horario de Tiempos de Conducción y Descanso de los Conductores así como su Régimen Sancionatorio

#### a) Marco Jurídico

Con respecto al marco jurídico, nos encontramos con que, con el fin de regular un control horario de tiempos de conducción, debemos tener en cuenta lo ya mencionado, es decir, no existe regulación con respecto al control horario del sector del taxi:

- En cuanto a la normativa comunitaria, el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento y del Consejo establece una obligación de control horario pero en sectores distintos a los del taxi por lo que no resulta de aplicación.

Asimismo, el Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento y del Consejo regula la implantación de un tacógrafo en el transporte pero se limita al ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 561/2006 por lo que tampoco resulta de aplicación.

No obstante lo anterior, el apartado 5 del artículo 3 de este Reglamento establece que los Estados miembros podrán implementar el tacógrafo en sectores de transporte que no estén incluidos en el Reglamento (CE) nº 561/2006 por lo que su regulación dentro del Estado es posible.



- En cuanto a la normativa estatal, ésta no contempla expresamente la obligación de uso del tacógrafo en el sector del taxi.

Cierto es, que varias normas establecen una serie de límites horarios a los conductores dedicados al transporte en general, tal y como ocurre con el Real Decreto 902/2007 o el Real Decreto 128/2013.

No obstante lo anterior, si bien el Real Decreto 128/2013 establece la posibilidad de que las Comunidades Autonómicas regulen sobre el control del horario de los conductores, éste Real Decreto no es aplicable al sector del taxi pues hace referencia al Reglamento (CE) nº 561/2006, es decir, sectores de transporte ajenos al taxi.

Por otro lado, el Real Decreto 902/2007 (que modifica que Real Decreto 1561/1995) establece unos límites de tiempo de conducción en el sector del transporte de forma muy general pero nada se prevé sobre control alguno de horarios ni se faculta expresamente a las Comunidades Autónomas a desarrollar ningún aspecto de este Real Decreto.

Por último, el resto de normativa estatal no prevé nada sobre el uso del tacógrafo en el sector del taxi, aunque sí en otros sectores.

No obstante lo anterior, en cuanto a la normativa de carácter estatal, una vez más debemos prestar atención a la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado, en concreto en su artículo 5:

- Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

Definiéndose como ya hemos comentado anteriormente el interés general de la siguiente forma:

11. «Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.

En relación con lo anterior, el establecimiento de unos límites en los tiempos de conducción y descanso de los conductores y la consecuente implementación del tacógrafo, al ser un sistema de control de horas de conducción y descanso de los conductores, afecta inevitablemente al desarrollo de la actividad.

Es por ello, que en su redacción debe justificarse lo mejor posible la necesidad de interés público, por ejemplo apoyándose en la seguridad tanto de los consumidores como de los profesionales, pues es evidente que el cansancio y el sueño aumentan el riesgo de provocar un accidente de tráfico y por ello, el control de horas de conducción puede aumentar de forma considerable la seguridad de todos.

En función de ese interés público que se considere necesario proteger habrá que entrar a dilucidar qué título competencial habilitaría para proceder a esta regulación.

Como se ha dicho a lo largo de este informe, tres son los motivos que en principio podrían tenerse en cuenta:

- Seguridad Vial.
  - Seguridad y salud de los trabajadores.
  - Armonización de las condiciones de competencia en la prestación del servicio de transporte urbano en vehículos de turismo.
- En relación con la normativa autonómica, tampoco se regula nada expresamente al respecto de un sistema de control de los tiempos de conducción y descanso de los conductores. Sin embargo, en cuanto a la competencia de la Comunidad Autónoma De Madrid, las competencias en materia de transporte urbano están atribuidas a las Comunidades Autónomas.
  - Con respecto a la regulación del dispositivo técnico que se utilice para llevar a cabo el control horario (tacógrafo u otro), y su propia inspección y control, habrá que estar a la competencia que pueda ostentar el Estado en materia de industria y metrología legal.

Además de lo anterior, surge por supuesto la duda sobre el régimen sancionador aplicable al incumplimiento de los tiempos de conducción y descanso de los conductores de taxi que se pudiera establecer, pues la obligación resultaría inútil sin un sistema coercitivo para exigir su cumplimiento.

Dicha duda, proviene del denominado "principio de legalidad sancionadora" establecido en el artículo 25 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el cual dispone que la potestad sancionadora de las Administraciones Públicas sólo puede ser ejercida cuando haya sido expresamente reconocida por una norma con rango de Ley.

A este respecto, también tenemos que tener en cuenta lo dispuesto en artículo 27 de la misma norma, referente al "principio de tipicidad", lo cual implica que la conducta a sancionar debe estar expresamente prevista en una norma con rango de Ley, no pudiendo una norma con rango infra legal prever nuevas conductas sancionables.

En este sentido, la jurisprudencia ha establecido que no es suficiente con descripciones vagas o ambiguas de las conductas que resultan sancionables para no crear inseguridad jurídica a la par que indefensión a los afectados.

Por ello, si bien es posible establecer un control horario mediante una norma infra legal, no es posible el establecimiento del régimen sancionador si no viene ya previsto en una norma con rango de Ley.

En relación con lo anterior, la norma con rango de Ley donde este régimen sancionador debe preverse es la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.

**b) Ámbito Práctico, especial atención al Conflicto Existente con las Autorizaciones VTC**

A la hora de elaborar el precepto que regule un posible control horario, debe considerarse la posibilidad del establecimiento de este control no sólo en el sector del taxi sino también en las autorizaciones VTC para que exista una paridad, un equilibrio, evitando una posible distorsión del mercado por respeto al principio de igualdad.

**c) Conclusiones**

En definitiva, la instalación de un elemento de control horario es una cuestión que ya se contempla en el artículo 22 de la Ordenanza reguladora del taxi de Madrid.

Sin embargo, el ámbito que regula la ordenanza en su artículo 38.2 se refiere al establecimiento de la duración máxima de prestación del servicio de las licencias, contemplando además un dispositivo para poder hacer efectivo ese control en su artículo 22.

El control se limita por tanto a la prestación del servicio de las licencias y de los vehículos afectos a las mismas, no a los tiempos de conducción de sus conductores.

Así, la sentencia nº 724/2017 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid destaca que “*una cosa es la titularidad de la licencia y otra muy distinta la conducción del vehículo afectado a dicha licencia. El régimen de descanso de los conductores sí está afectado por la legislación laboral de la seguridad social pero esta previsión no afecta al vehículo ni a la licencia afectada al mismo*”.

En dicha sentencia, el Tribunal termina diciendo que “*al ser disociable el régimen de descanso del conductor y el régimen de titularidad de la autorización debe desestimarse dicho motivo de impugnación*”. En este caso el motivo de impugnación vinculaba “la titularidad de la licencia con la conducción del vehículo”.

En relación con el régimen sancionador, tal y como se ha comentado, debe preverse en una norma con rango de Ley, en este caso, la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.