# Los taxis, eslabón de la cadena de transporte público colectivo

## Recomendación del Grupo público-privado de Alto Nivel "Smart Move" de la UE

Reconocer a los taxis, a los coches de alquiler con conductor y a los coches de uso compartido como eslabones importantes y necesarios de la cadena de transporte público colectivo y considerar el papel de los taxis en cualquier propuesta de política de movilidad, financiación de los transportes colectivos o investigación y, en particular, en la planificación de la movilidad urbana.

IRU International Road Transport Union

## Los taxis son un eslabón de la cadena de transporte público colectivo

Los servicios de taxi son servicios individualizados, normalmente de puerta a puerta y ofrecidos al público a nivel local. Debido a la propia naturaleza de sus servicios, los taxis constituyen un elemento esencial de la cadena de transporte público multimodal tanto en las zonas urbanas como en las rurales.

Gracias a su flexibilidad, que iguala y a veces incluso supera a la del vehículo privado, los taxis también contribuyen a la promoción de otros modos de transporte público, ya que complementan la cadena del transporte público multimodal con una disponibilidad total (24 horas al día, los 365 días del año) y un servicio único de puerta a puerta y personalizado que se ofrece a los pasajeros particulares. Las estadísticas muestran que en algunos casos (durante la noche, en aeropuertos, para personas con discapacidades y en zonas escasamente pobladas), los taxis constituyen el proveedor preferido y el único de los servicios públicos de movilidad.

Sin embargo, esta realidad suele ser desconocida y no suelen ser reconocidos por la gran mayoría de los viajeros y de los responsables de las políticas a todos los niveles, ya sea europeo, nacional o incluso local.

En consecuencia:

- los taxis no están suficientemente representados en la agenda política y en la planificación urbana y de infraestructuras. En ocasiones simplemente ni siquiera aparecen en ellas;
- a menudo se confunden los taxis y su imagen con el coche particular, en concreto en lo que a los políticos se refiere;
- muchos clientes potenciales tienden a infravalorar o incluso a ignorar los servicios de taxi cuando planifican un viaje;
- el potencial de movilidad de los taxis en la cadena de transporte público multimodal se infrautiliza a menudo.

## Recomendaciones detalladas del Grupo público-privado de Alto Nivel de la UE[1]

### 1. Necesidades de los usuarios

- Promover la cooperación con otros medios de transporte como el ferrocarril, el autobús y el autocar, para garantizar mejores servicios a los usuarios, para mejorar la competitividad de la cadena de transporte público con respecto al coche particular.
- Promover la transparencia y comunicar las tarifas a los pasajeros antes de comenzar el servicio.
- Acondicionar paradas de taxi fácilmente accesibles y seguras tanto para los taxistas como para los viajeros incluyendo señalización y marquesinas (por ejemplo en estaciones de tren, centros comerciales, polideportivos, hospitales, cines, teatros, lugares turísticos, hoteles, etc.)
- Permitir a los taxis la carga y descarga de viajeros minusválidos en lugares en los que normalmente está prohibido, como en las aceras (estacionamiento de corta duración).
- Promover los servicios de taxi a la demanda.

### 2. Marco legislativo y administrativo

- Reconocer a los taxis como parte necesaria de la cadena de transporte público y colectivo. Promover el uso del taxi en la contratación pública, sobre todo en los periodos de baja demanda para el transporte público convencional (por la mañana temprano o al final de la tarde), y para categorías especiales de viajeros como personas con discapacidades, escolares, etc.
- Recomendar el uso para taxis del carril bus u otros carriles prioritarios en ciudades, como parte de las recomendaciones de la UE y las mejores prácticas para la planificación urbana sostenible.
- Llevar a cabo un estudio sobre el impacto del régimen de acceso a la profesión en los Estados miembros de la UE. En una segunda etapa, proponer una norma de la UE relativa al régimen de acceso a la profesión adaptado al sector del taxi en Europa con normas de alta calidad en la formación.

- Mantener los taxis dentro del ámbito de aplicación de la Directiva general de tiempos de trabajo.
- Asegurar la utilización obligatoria del cinturón de seguridad por parte de todos los ocupantes del taxi, incluyendo al taxista (eliminar la posibilidad de que los Estados miembros de la UE eximan a los conductores de la obligación de usar el cinturón de seguridad).

### 3. Fiscalidad y derechos de uso

- Animar a los Estados miembros para que apliquen el tipo de IVA más bajo para los taxis, siempre que los taxis se incluyan en billetes integrados de autobús, tranvía, metro y taxi.
- Eximir a los taxis de las tarifas de congestión/peaje urbano en las ciudades (como parte del transporte público).
- Promover, incluso por medio de incentivos fiscales, el uso de combustibles alternativos y la adquisición, por parte de los taxistas, de vehículos menos contaminantes.
- Permitir que los taxis puedan utilizar gasóleo profesional con menos impuestos.

### 4. Infraestructura e intermodalidad continua

- La planificación de la movilidad (a nivel municipal y nacional) debería incluir una "estrategia del taxi" que comprenda la creación de más paradas de taxi (suplementarias) (en función de la demanda o del número de habitantes) y la posibilidad de que los taxis utilicen en las ciudades los carriles bus u otros carriles prioritarios.
- Facilitar el acceso de los taxis a las infraestructuras de las terminales de otros medios de transporte.
- Indicar en los mapas las paradas de taxi.

### 5. Acceso fácil a los servicios por medio de una mejor información y de las nuevas tecnologías

- Contribuir, por medio de estudios financiados por la UE y proyectos piloto, a potenciar el papel de los taxis como "vínculo y extensión" puerta a puerta de otros medios de transporte público;
- Promover la inclusión de los taxis en los planificadores de itinerarios multimodales.

### 6. Seguridad y medioambiente

- Promover la seguridad de los pasajeros en los taxis, incluyendo la utilización del cinturón de seguridad por parte de todos los ocupantes, incluido el conductor.
- Velar por el cumplimiento de las normas y la vigilancia estricta para evitar servicios de taxi "irregulares" y garantizar la seguridad de los clientes.

### 7. Aspectos relacionados con las ciudades

- Incluir una estrategia del taxi en la planificación de la movilidad urbana.
- Estudiar la posibilidad de permitir la utilización de las paradas de autobús como paradas de taxi en horas en que las líneas no se encuentren en funcionamiento (durante la noche, festivos, etc.).
- Recomendar el uso por parte de los taxis de los carriles bus u otros carriles prioritarios en las ciudades.

### 8. Dimensión internacional

- El sector europeo del taxi presentará una propuesta sobre el marco de aplicación del tráfico transfronterizo de los taxis

### 9. Innovación y mejores prácticas

- Promover las mejores prácticas y los proyectos innovadores en el sector del taxi para integrar a los taxis en la cadena del transporte público.

---

El trabajo del Grupo público-privado de Alto Nivel (GAN) "Smart Move" de la UE dio comienzo el 24 de mayo de 2012. Su objetivo y mandato, aprobados en la primera reunión, consisten en elaborar recomendaciones políticas y comerciales y en crear un Plan de Acción que contenga las medidas para aumentar de manera considerable (duplicar) la cuota de mercado y el número de usuarios del transporte colectivo de pasajeros por carretera, en particular duplicar el uso del autobús, el autocar y el taxi como una alternativa óptima al uso del coche privado y como parte clave de la cadena de transporte intermodal integrado, en cooperación con los otros medios de transporte de pasajeros, como el ferrocarril, el tranvía, el metro y los servicios de transporte naval y con los medios de transporte no motorizados como andar en la bicicleta y el caminar.

Más información en http://www.busandcoach.travel/en/smart_policies/smart_move_eu_high_level_group.htm.

**IRU Permanent Delegation to the European Union**
32-34, avenue de Tervueren
Bte 17
B-1040 Brussels
Belgium
Tel: +32-2-743 25 80
Fax: +32-2-743 25 99
E-mail: brussels@iru.org
Web: **www.iru.org**

## Visión del Grupo público-privado de Alto Nivel "Smart Move" de la UE

**Los autobuses, los autocares y los taxis constituyen una parte clave de una cadena pública de movilidad inclusiva y competitiva de la UE:**

Juntos, los autobuses, los autocares y los taxis constituyen el segundo proveedor de movilidad y de viajes más importante de la Unión Europea, después únicamente del coche particular. El transporte colectivo de corta y larga distancia, especialmente en autobús, autocar y taxi, constituye la columna vertebral de la movilidad pública eficiente y una alternativa óptima, eficiente y sostenible al coche particular, gracias a su disponibilidad total (24 horas al día, los 365 días del año) y un servicio único y personalizado de puerta a puerta. Por lo tanto, los autobuses, los autocares y los taxis están bien situados para contribuir de forma importante al logro de los ambiciosos objetivos de la UE de crecimiento sostenible y competitividad. Estos medios de transporte también cumplen con los requisitos de la política de transporte de la UE gracias a sus características intrínsecas como la flexibilidad de puerta a puerta, respeto al medioambiente, gran disponibilidad y gran calidad de servicio al cliente y accesibilidad. Como parte integrante del tejido social de las comunidades, el transporte colectivo asequible constituye una vía para el trabajo, la educación y el ocio para todos, incluyendo a las personas con discapacidades y a los ciudadanos, hogares, regiones y países de la UE con bajos recursos.

**Duplicar el uso y la cuota modal del transporte colectivo para que se convierta en una política formal de la UE y en un objetivo comercial:**

Es de interés público que los autobuses, autocares y taxis y su papel en la cadena de la movilidad y los desplazamientos, se encuentren en las políticas de la UE tanto a nivel nacional como local. Establecer una política clara y un objetivo comercial para aumentar su uso y cuota modal – conseguir que se duplique para 2025 – facilitará el desarrollo de un entorno público proactivo, financiero, fiscal, legislativo, comercial y operativo que fomente la provisión de servicios y provoque un cambio en el comportamiento de los viajeros. Esto facilitará la consecución de una movilidad inclusiva, eficiente y sostenible para todos los ciudadanos europeos y los visitantes al mínimo coste para la sociedad.

Se espera que únicamente el hecho de duplicar el uso de los servicios de autobús y autocar potencialmente dé lugar a una reducción de hasta 1.500 muertes anuales en las carreteras de la UE, así como una considerable reducción en el número de heridos graves y menos graves, una reducción de las emisiones de $CO_2$ de entre 40 y 50 millones de toneladas anuales, una reducción de otros contaminantes de la atmosfera relacionados con el transporte, una descongestión significativa de las ciudades como resultado de la caída esperada del tráfico de entre un 10 y un 12% y la creación de hasta tres millones de puestos de trabajo sostenibles y ecológicos. Y todo esto al menor coste posible para los contribuyentes.

EU Public-Private
smart
move
High Level Group

©2014 IRU I-0320-1 (es)