

París/Leipzig, 18 de mayo de 2016

## ¿Cómo deberían los gobiernos regular las aplicaciones de transporte de pasajeros a demanda y los taxis?

Un nuevo informe examina los argumentos que sustentan la reforma regulatoria del alquiler de vehículos para transporte de pasajeros

El rápido auge de aplicaciones de transporte comercial como Uber o Lyft plantea un reto para las normas tradicionales del mercado de alquiler de vehículos para transporte de pasajeros. Con frecuencia, esas plataformas no se incluyen en el ámbito de aplicación de la normativa vigente y la reacción habitual de las autoridades ha consistido en intentar bloquearlas o en forzar la interpretación de la normativa del taxi para dar cabida a ese tipo de servicios.

La popularidad de las nuevas aplicaciones de transporte comercial entre los usuarios y los conflictos que su entrada en el mercado ha suscitado con los proveedores de transporte establecidos, han generado la necesidad de revisar los marcos normativos vigentes de los servicios de alquiler de vehículos de transporte de pasajeros.

El informe «Servicios de transporte basados en aplicaciones y servicios de taxi: principios reguladores», publicado hoy por el Foro Internacional del Transporte (ITF), señala los puntos de consenso, así como los desacuerdos que persisten, con base en el seminario promovido por el Corporate Partnership Board (CPB) del ITF. Este seminario reunió a representantes de plataformas de transporte basadas en aplicaciones, el sector del taxi, autoridades reguladoras y expertos. A continuación se exponen las principales conclusiones del informe.

- ▶ Las aplicaciones de transporte comercial son populares porque ofrecen un servicio sencillo, coherente y universalmente disponible para quienes pueden acceder a ellas.
- ▶ Los servicios de movilidad basados en aplicaciones ofrecen mayor transparencia, certeza y capacidad de rendir cuentas que los servicios tradicionales requeridos a pie de calle o expedidos vía radio (radiotaxi).
- ▶ Las aplicaciones de transporte comercial mejoran la asignación de la capacidad disponible, lo que beneficia a los usuarios, a los operadores y a las ciudades, así como al medio ambiente.

- ▶ Las aplicaciones de transporte comercial ofrecen valor a los conductores al brindarles oportunidades de trabajo flexible.
- ▶ Cada vez con mayor frecuencia, los operadores tradicionales de taxis ofrecen aplicaciones de transporte, por lo que resulta menos necesario establecer una distinción normativa entre plataformas basadas en aplicaciones y taxis.
- ▶ Los servicios de transporte requeridos a pie de calle tienen características que justifican un tratamiento regulatorio especial.
- ▶ Los reguladores deben garantizar la seguridad pública, la protección de usuarios y conductores, así como el cumplimiento de las obligaciones fiscales.
- ▶ La regulación de los servicios de alquiler de vehículos de transporte de pasajeros es necesaria, pero ha de ser más flexible a fin de permitir la innovación.
- ▶ La supervisión tiende a favorecer a los proveedores establecidos, a menudo por las peculiaridades de la demanda de servicios de transporte a pie de calle, pero también debido a la influencia que ejercen en el mercado.

De estas conclusiones cabe inferir cuatro principios que deberían informar la reflexión sobre la reforma de la regulación de los servicios de alquiler de vehículos de transporte de pasajeros:

- ▶ **Centrarse en las necesidades de los usuarios y de la sociedad:** La política debe permitir innovaciones que contribuyan a objetivos de política tales como el acceso equitativo, la seguridad, el bienestar de los usuarios y la sostenibilidad. Es probable que esto implique aligerar los controles de entrada al mercado y las tarifas reguladas de los servicios de taxi.
- ▶ **Mantener un marco normativo sencillo y uniforme:** Los reguladores deben evitar la creación de diferentes categorías de proveedores. Si fuera preciso establecer diferenciaciones éstas deberían explicitarse, justificarse y someterse a revisión frecuente.
- ▶ **Elegir enfoques reguladores innovadores y flexibles:** Las nuevas tecnologías y la disponibilidad de mejores datos permiten una supervisión selectiva de los servicios de alquiler. La recopilación automatizada a efectos fiscales de las tarifas cobradas, la supervisión a bordo del estado del vehículo, del comportamiento del conductor, etc. permiten perfeccionar la supervisión y cumplir los objetivos de política.
- ▶ **Utilizar una regulación basada en datos para incrementar los beneficios para todos:** Permitir a los operadores optar entre un régimen regulador más liviano u otro más oneroso, a cambio de compartir datos que puedan utilizarse para generar beneficios para el conjunto de la sociedad.

El informe puede descargarse de forma gratuita en la siguiente página web:  
<http://2016.itf-oecd.org/free-publications>.

El Corporate Partnership Board es una plataforma del ITF que aporta la perspectiva del sector privado a los debates en torno a las políticas sectoriales a nivel mundial. En la actualidad está integrado por 20 miembros ([vínculo](#)).

- ▶ Media releases: [2016.itf-oecd.org/media](http://2016.itf-oecd.org/media)
  - ▶ Webcast: [2016.itf-oecd.org](http://2016.itf-oecd.org)
  - ▶ Twitter: [@ITF\\_Forum](#), #ITF16
  - ▶ Photo download: [www.flickr.com/photos/internationaltransportforum](http://www.flickr.com/photos/internationaltransportforum)
  - ▶ Videos: <http://www.youtube.com/IntTransportForum>
- Footage (B roll): [2016.itf-oecd.org/media](http://2016.itf-oecd.org/media)

**Persona de contacto:**

Michael Kloth

Director de Comunicaciones

**Móvil** +33 (0)6 27 21 47 41

**Email** [michael.kloth@itf-oecd.org](mailto:michael.kloth@itf-oecd.org)

**INFORMACIÓN SOBRE EL FORO INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE****Quiénes somos**

El Foro Internacional del Transporte es una organización intergubernamental integrada por 57 países miembros. Actúa como un *think-tank*, cuyo objetivo es contribuir a definir la agenda de las políticas de transporte, y organiza una cumbre anual de ministros del sector. El ITF es la única organización internacional que comprende todos los modos de transporte. Integrado en la estructura de la OCDE, está no obstante dotado de autonomía.

**Qué hacemos**

El ITF aboga por políticas de transporte que mejoren la vida de las personas. Su misión es fomentar una comprensión más profunda de la función que desempeña el transporte en el crecimiento económico, en la sostenibilidad medioambiental y en la inclusión social, así como realzar el perfil público de la política de transporte.

**Cómo lo hacemos**

El ITF organiza el diálogo global para mejorar el transporte. Actúa como una plataforma de debate y discusión previa de cuestiones de política relacionadas con todos los modos de transporte. Asimismo, analiza tendencias, comparte conocimientos y promueve el intercambio de experiencias entre la sociedad civil y las autoridades responsables en materia de transporte. La Cumbre Anual del ITF es la mayor reunión mundial de ministros de transporte y la plataforma líder a nivel mundial para el diálogo sobre las estrategias del sector.