

INFORME DE REGULACIÓN

<u>Nº. Informe:</u>	IR 31/2017
<u>Norma:</u>	Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas.
<u>Fecha informe:</u>	4 de septiembre de 2017

1. PRELIMINAR

1.1. Antecedentes

El presente documento constituye el Informe de Regulación de *la Autoritat Catalana de la Competència* (en adelante, ACCO) sobre el Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas (en adelante, el DL 5/2017) y se ha emitido en base a las competencias atribuidas por la Ley 1/2009, del 12 de febrero, de la *Catalunya* (en adelante, Ley 1/2009).

El objeto del documento es analizar si el DL 5/2017 introduce restricciones a la competencia y, si este es el caso, evaluar si las mismas se adecuan a los principios de necesidad y proporcionalidad, y al resto de principios de una buena regulación económica desde el punto de vista de la competencia.

Se trata de un análisis emitido con posterioridad a la publicación en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya (en adelante, DOGC)¹ del mencionado Decreto Ley. Si bien esta norma entró en vigor al día siguiente de su publicación en el DOGC² (ver disposición final segunda), en el plazo de 30 días desde su promulgación tendrá que ser validada expresamente por el *Parlament de Catalunya* después de un debate y una votación de totalidad (art. 64 del Estatuto de Autonomía de Catalunya).

1.2. Competencias de la ACCO

La Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC), define el contenido material del derecho de la competencia y tiene en cuenta el sistema plural de organismos de la competencia derivado del marco competencial de la Constitución Española. En el ámbito catalán, el Estatuto de Autonomía de Catalunya, aprobado por la Ley orgánica 6/2006, del 19 de julio, establece, en el

¹ El DL 5/2017 se publicó en el DOGC nº. 7426, de 3 de agosto de 2017.

² Con excepción de las medidas sancionadoras previstas en los apartados 2 y 3 del art. 4 de este decreto ley, las cuales entrarán en vigor a los dos meses de su publicación.

artículo 154, las competencias de la Generalitat en el ámbito de la promoción y defensa de la competencia. El desarrollo de este precepto se encuentra en la Ley 1/2009.

El artículo 2.4 de la Ley 1/2009 establece las funciones de la ACCO³. Estas se pueden clasificar en dos grandes ámbitos que son: defensa de la competencia y promoción de la competencia. Las actividades de fomento y promoción de la competencia tienen como objetivo propiciar un entorno competitivo para el desarrollo de las actividades económicas. La elaboración de este Informe de Regulación forma parte, pues, de las competencias que ostenta la ACCO, de conformidad con el objeto que la propia Ley 1/2009 le reconoce en el artículo 2.1 y de las funciones que tiene atribuidas según los artículos 2.4 y 8.1.b) de la misma Ley.

1.3. La evaluación del impacto competitivo de la regulación

Las administraciones públicas intervienen en la economía cuando, en ejercicio de su potestad normativa, producen disposiciones que regulan la actividad económica. Esta intervención pública mediante la creación de regulación económica se justifica por la existencia de fallos de mercado o por la necesidad de proteger determinados bienes jurídicos. Sin embargo, esta intervención en algunos casos puede obstaculizar el desarrollo de las actividades objeto de regulación; cuando eso sucede nos encontramos frente a una intervención limitadora de la competencia en un sector de actividad determinado que hará falta justificar y motivar⁴.

El análisis de competencia que se expone a continuación se ha realizado sobre la base de los principios básicos internacionalmente aceptados para establecer una regulación eficiente y favorecedora de la competencia:

- (1) Principio de necesidad y proporcionalidad (justificación de la restricción)⁵
- (2) Principio de mínima distorsión (justificación de los instrumentos utilizados)⁶
- (3) Principio de eficacia⁷
- (4) Principio de transparencia⁸

³ Artículo 2.4 de la Ley 1/2009: “La Autoritat Catalana de la Competència, de acuerdo con el Estatuto y la legislación en materia de competencia, ejerce las funciones de instrucción y resolución de los expedientes sobre los diversos asuntos derivados de la defensa de la competencia; en el ámbito de la promoción de la competencia, las funciones de informe de regulación, que consisten en informar –ex ante o ex post– sobre la adecuación de la regulación y la actuación sectorial a los principios de libre competencia, y las funciones de análisis que comprenden, entre otros, la investigación de los diversos sectores económicos, por lo que respecta a las situaciones contrarias a la competencia y la elaboración y la difusión de estudios relacionados con la competencia. Asimismo, ejerce las funciones de arbitraje” (el subrayado no consta en el original).

⁴ La OCDE ha configurado y hecho público un juego de herramientas para la valoración de la competencia conformado por 3 volúmenes (Principios, Guía y Manual de operaciones): <http://www.oecd.org/competition/assessment-toolkit.htm>.

⁵ El principio de necesidad implica que toda norma que introduzca restricciones a la competencia debe venir precedida de una definición de sus objetivos y de una clara justificación de la introducción de las restricciones (existencia de una relación de causalidad entre la restricción a la competencia y la consecución del objetivo).

El principio de proporcionalidad pretende evitar que los instrumentos en que se materializa la restricción supongan sólo una mejora relativa o marginal en términos de bienestar social pero que, al mismo tiempo, generen un grave daño en este debido a las importantes restricciones a la actividad económica que imponen.

⁶ El principio de mínima distorsión implica que, entre los instrumentos posibles para alcanzar un objetivo determinado, se debe escoger aquel que suponga la mínima afectación negativa a la competencia.

⁷ El principio de eficacia supone la capacidad de la norma de alcanzar los objetivos o efectos que se desea.

⁸ El principio de transparencia implica la existencia de transparencia y claridad en el marco normativo, en el proceso de elaboración de las normas y en su ejecución.

(5) Principio de predictibilidad⁹

La ACCO ha asumido estos principios como orientadores de su actuación en la elaboración de Informes de regulación y los ha incorporado en su *Metodología para Evaluar el Impacto Competitivo de las normas (EIC)*¹⁰.

La tarea de evaluación del impacto competitivo consta, básicamente, de tres etapas:

- Identificar las principales restricciones a la competencia que contiene la norma.
- Analizar si las restricciones a la competencia introducidas están justificadas para la consecución de los objetivos que persigue la norma, según los principios de necesidad y proporcionalidad, y el resto de principios de una buena regulación desde el punto de vista de la competencia.
- En el caso de que las restricciones estén justificadas, comprobar, aplicando el principio de mínima distorsión, que no existen alternativas menos restrictivas de la competencia que permitan alcanzar el objetivo deseado.

Una vez acreditada la existencia de una restricción a la competencia en el punto (i), habrá que distinguir si se trata de restricciones prohibidas¹¹ o bien evaluables. En caso de tratarse de restricciones evaluables, se procederá a llevar a cabo las fases (ii) y (iii). La no superación de las etapas (ii) y /o (iii) comportará la recomendación, por parte de la ACCO, de no establecer o bien de suprimir aquella restricción. El objetivo final es, pues, evitar la introducción de restricciones innecesarias o desproporcionadas en el funcionamiento de los mercados, obteniendo una regulación más eficiente desde el punto de vista de la competencia, sin renunciar a las finalidades públicas perseguidas por la norma.

2. ANÁLISIS DEL DECRETO LEY 5/2017, DE 1 DE AGOSTO, DE MEDIDAS URGENTES PARA LA ORDENACIÓN DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE HASTA NUEVE PLAZAS.

2.1. Consideraciones preliminares

Previamente al análisis detallado del contenido del DL 5/2017, la ACCO considera adecuado efectuar una serie de consideraciones preliminares de carácter general sobre la actividad de alquiler de vehículos con conductor hasta 9 plazas (en adelante, VTC).

⁹ El principio de predictibilidad comporta ofrecer a los operadores un marco estable y sólido, sin incertidumbres, que les proporcione seguridad jurídica.

¹⁰ Se trata de la Metodología de Evaluación del Impacto Competitivo de las normas que la ACCO aplica, principalmente en la elaboración de los Informes de Regulación, sin perjuicio que también la pueda aplicar en los informes que realice sobre la actuación de las administraciones públicas. La Metodología se puede consultar al sitio web de la ACCO (<http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Metodologia-per-avaluar-limpacte-competitiu-de-les-normes>).

¹¹ Por ejemplo, pueden ser restricciones prohibidas aquellas contrarias a normas de rango superior o a las prescripciones de normas comunitarias. Asimismo, hay que recordar que las restricciones a la competencia que se introduzcan a las normas tendrán que disponer de una cobertura suficiente en una norma con rango de ley, de conformidad con el artículo 53.1 de la CE, en relación con el artículo 38 de la CE.

Hasta la aprobación del referido DL 5/2017, esta actividad no ha sido regulada por el legislador catalán, es decir, a pesar que la *Generalitat de Catalunya* tiene atribuida por el art. 169 del EAC la competencia en exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros que transcurran íntegramente en el territorio de *Catalunya*, nunca se ha hecho uso de esta competencia para regular específicamente esta actividad.

Este hecho ha provocado que sea la legislación estatal –básicamente en materia de VTC's la regulación se encuentra en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT), desarrollada por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, Reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre (en adelante, ROTT) y por la Orden FOM/36/2008¹²- la que se aplica en esta materia en *Catalunya*.

Esta normativa estatal regula tanto el acceso a la actividad de alquiler de vehículos con conductor, estableciendo un régimen de autorización administrativa bajo cumplimiento de determinados requisitos, como determinados aspectos que afectan al ejercicio de la actividad. En concreto, la LOTT somete la actividad de VTC a la obtención de una autorización administrativa previa por parte del prestador, otorgada por el órgano competente en materia de transporte interurbano¹³. No obstante, el art. 180.2 del ROTT (así como el art. 1 de la Orden FOM/36/200843) exige una autorización para cada uno de los vehículos con los cuales se pretende realizar la actividad, sin que se haga mención a la autorización del prestador.

Resumidamente, la normativa actual exige para **acceder a la actividad de alquiler de vehículos con conductor** el cumplimiento de los siguientes requisitos:

- ✓ **Acreditar que**, según el art. 48.2 de la LOTT¹⁴, los arts. 181.1 y 181.2 del ROTT y el art. 5 de la Orden FOM/36/2008, **no existe una desproporción manifiesta entre las licencias de taxi y las de VTC**. Es decir, la actividad de VTC se encuentra sometida a restricciones cuantitativas, ya que el ROTT (art. 181.2) permite limitar el número de autorizaciones de VTC en los supuestos en los que exista una desproporción entre el número de autorizaciones de este tipo otorgadas en la zona donde se encuentre el domicilio del prestador del servicio de VTC y el número de licencias de taxi. En particular, la administración competente en materia de transportes puede denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de VTC *“con el fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio”*.

¹² Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la cual se desarrolla la sección segunda del Capítulo IV del Título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

¹³ En *Catalunya*, esta autoridad es el departamento competente en materia de transportes de la *Generalitat de Catalunya*.

¹⁴ En concreto, el artículo 48 de la LOTT establece: “1. El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello. 2. No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resultan de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.” (el subrayado no consta en el original).

Adicionalmente, según el art. 181.3 del ROTT¹⁵, esta desproporción estará calificada siempre como manifiesta cuando la relación entre las autorizaciones de VTC domiciliadas en una Comunidad Autónoma y las autorizaciones de taxis, también domiciliadas a la Comunidad Autónoma, sea superior al ratio de 1 autorización de VTC por cada 30 de taxis. **(Límites cuantitativos).**

- ✓ **Disponer de un mínimo de 7 de vehículos dedicados a la actividad de VTC, los cuales tienen que cumplir una serie de condiciones y características** mínimas de equipamiento, potencia y prestaciones¹⁶, como por ejemplo, no disponer de más de 9 plazas ni más de 10 años de antigüedad. **(Requisitos técnicos de carácter injustificado).**

Por otra parte, los operadores de VTC pueden fijar libremente sus precios pero se encuentran sometidos a una serie de restricciones en **el ejercicio de la actividad** (art. 182 ROTT, y arts. 23, 25 y 26 de la Orden FOM/36/2008):

- ✓ Los servicios se deben contratar con carácter previo a su prestación (modalidad de pre-contratación o **contratación previa**). Y por lo tanto, se prohíbe la circulación por la vía pública de los VTC's con la finalidad de captar clientes así como el estacionamiento de los vehículos en vía pública para contactar con los clientes. **(Prohibición de ejercicio).**
- ✓ Hay que alquilar la totalidad del vehículo; no es posible alquilar las plazas de forma separada a diferentes arrendatarios. **(Prohibición de ejercicio).**
- ✓ Los VTC's deberán ser utilizados habitualmente en el territorio de la Comunidad Autónoma en el que se encuentre domiciliada la autorización, incorporando un límite máximo de servicios que podrán realizar en un territorio español diferente al de la autorización. **(Límites geográficos).**

Así, **la regulación de los VTC's contiene obstáculos a la competencia que se consideran no suficientemente justificados** ya que limitan de forma sustancial la entrada en el mercado de transporte urbano de viajeros a nuevos operadores. Estas restricciones de la normativa de los VTC's **impiden que entre los taxis y los VTC's se produzca una competencia efectiva, hecho que repercute negativamente en los consumidores** ya que no pueden beneficiarse de una mayor disponibilidad de

¹⁵ El art. 181.3 del TOTT establece que *“En ejecución de lo que se dispone en el artículo 48.2 de la LOTT, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en una comunidad autónoma o en alguno de los municipios que la integran, el órgano competente podrá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio. Se entenderá en todo caso que se produce una situación de desequilibrio, y en consecuencia procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, cuando la relación entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquellas por cada treinta de éstas. No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que aplican sea menos restrictiva que esa”* (el subrayado no consta en el original).

¹⁶ Estos requerimientos técnicos con respecto a la flota de vehículos se encuentra regulado en el artículo 181.2 del ROTT.

vehículos, un menor tiempo de espera y una mayor competencia en precios, calidad e innovación.

Hecho **especialmente grave si se tiene presente que el servicio que prestan unos y otros operadores es idéntico**, es decir, materialmente el servicio que ofrecen los operadores de los VTC's y los de los taxis consiste en un transporte de viajeros en un vehículo de hasta 9 plazas.

Sin embargo, aunque el servicio regulado es en términos económicos el mismo, existe una evidente **dualidad regulatoria entre el taxi y el servicio de VTC's, que se explica en gran medida por la intención de mantener las reservas de actividad en el sector del taxi**. La regulación de la actividad de alquiler de vehículo con conductor ha sido diseñada con el fin de evitar que los VTC's puedan verdaderamente competir de manera intensa y eficaz con los taxis, y es por eso que, como se ha dicho, se limita el número de vehículos que pueden ejercer la actividad de VTC (estableciendo en último extremo un ratio en relación a los taxis); se impide que presten servicio en determinados segmentos del mercado (servicios a mano alzada en la calle o paradas habilitadas); se establecen requisitos injustificados referidos a las características de los vehículos y a dimensión de la flota y se limita la libre prestación de servicios en territorio del Estado.

Esta voluntad del legislador estatal de establecer una normativa injustificadamente restrictiva para la actividad de alquiler de vehículos con conductor con el resultado **de que los VTC's ejerzan menos presiones competitivas sobre el sector de taxis ha sido asumida por el DL 5/2017**. De hecho, la propia exposición de motivos del DL 5/2017 establece como objetivo de la acción regulatoria que impulsa esta norma que la actividad de alquiler de vehículos con conductor no interfiera con la actividad del taxi. En concreto, el preámbulo de esta norma establece literalmente lo siguiente:

“En el otro caso, el del alquiler de vehículos con conductor, la regulación no presenta el mismo grado de intensidad que el que se ha expuesto respecto al servicio de taxi, pero sí que se configura desde el punto de vista normativo de manera que determinados aspectos, y fundamentalmente los vinculados al nivel de oferta y al régimen de contratación de los servicios, garanticen la no interferencia, en términos de ordenación de la movilidad, con otras modas de transporte de viajeros, y, lógicamente, con el del taxi.” (el subrayado no consta en el original).

La regulación de los VTC's en el estado español ha sido analizada en numerosas ocasiones por las autoridades de competencia¹⁷. La ACCO ya en el año 2012 emitió un documento de promoción de la competencia (*“Reflexiones procompetitivas sobre el*

¹⁷ La ACCO ha sido atenta a la regulación del sector de los VTC's tanto a *“Reflexiones procompetitivas sobre el modelo regulatorio del taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor”* (<http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Reflexions-procompetitives-sobre-el-model-regulatori-del-taxi-i-de-l-arrendament-de-vehicles-amb-conductor>) como en su IR 26/2016 sobre el Decreto 314/2016 (<http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Informe-de-Regulacio-26-2016-sobre-el-Decret-314-2016-de-8-de-novembre-pel-qual-es-determinen-les-condicions-especificques-de-contractacio-i-comercialitzacio-de-serveis-de-taxi-i-el-regim-juridic-de-lactivitat-de-mediacio>) así como la CNMC también ha emitido diferentes informes sobre la materia, entre otros: *“Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el RD 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015, en materia de VTC's – UM/085/15 y acumulados”* (https://www.cnmc.es/sites/default/files/1487884_27.pdf) y *“Informe económico sobre el decreto 314/2016, relativo a la actividad de mediación en los Servicios de taxi en Cataluña”* (https://www.cnmc.es/sites/default/files/1693688_10.pdf).

modelo regulatorio del taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor”¹⁸ en el que se formulaban abiertamente las siguientes recomendaciones:

Primera. (...) *habría que suprimir del marco regulador de los VTC todas las restricciones que no están justificadas –especialmente el número clausus actual fijado en relación con el número de licencias de taxi. Estas restricciones parecen tener como objetivo “proteger” el sector del taxi de la presión competitiva que pueden ejercer los operadores de VTC, objetivo que no es compatible con un funcionamiento competitivo del mercado analizado. Hay que ser consciente de que estas barreras regulatorias en la entrada limitan la actividad y las posibilidades de desarrollo y crecimiento empresarial de VTC y las posibilidades de generar inversión y ocupación.*”.

Segunda. “Asimismo, la Generalitat de Catalunya podría ejercer las competencias de que dispone en materia de transportes para regular la actividad de VTC de manera que, en Catalunya, estos operadores dispusieran de una normativa verdaderamente procompetitiva que permita la apertura de un mercado actualmente cerrado a la competencia.”.

Tercera. “Por último, recordar que los poderes públicos tendrían que defender el interés general, no intereses públicos, y que una buena aproximación a este interés general es la búsqueda del bienestar de los consumidores, en contraposición a la protección de los intereses de determinados sectores u operadores, que son intereses claramente parciales. En este sentido, **hay que ser cuidadosos con la denominada “captura del regulador” que es más probable que tenga lugar en sectores –como el que es objeto de análisis en este trabajo- que están altamente organizados, con una fuerte capacidad de reacción, que pueden provocar consecuencias de alto impacto, y en los cuales los operadores incumbentes tienen fuertes intereses a proteger –como el valor de las licencias, que ha pasado de ser un simple título habilitante a ser un activo con un elevado valor de mercado–**”.

Esta reflexiones de la ACCO son compartidas por otras autoridades de competencia e incluso han llevado a la CNMC a impugnar la última modificación del ROTT y de la Orden FOM/36/2008 (introducidas por el Real Decreto 1057/15, de 20 de noviembre y por la Orden FOM/2799/2015, de 18 de diciembre, respectivamente) ante el Tribunal Supremo por considerar que ciertas previsiones de la normativa reguladora son claramente contrarias a la política de competencia y a los principios de una regulación económica eficiente¹⁹.

¹⁸ Para más detalles sobre el posicionamiento de la ACCO sobre la regulación de los VTC's y de los taxis consultad <http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Reflexions-procompetitives-sobre-el-model-regulatori-del-taxi-i-de-larrendament-de-vehicles-amb-conductor>

¹⁹ Para más detalle sobre la impugnación de la CNMC de la regulación de los VTC's consultad tanto la nota de prensa sobre esta impugnación (<https://www.cnmc.es/eu/node/232281>) como el informe económico en el cual se fundamenta esta impugnación “Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015 en materia de vehículos de alquiler con conductor UM/085/15 y acumulados” (https://www.cnmc.es/sites/default/files/1487884_27.pdf).

De acuerdo con lo que se acaba de señalar, el servicio de VTC en *Catalunya* es una actividad privada regulada por una normativa muy intervencionista y con importantes limitaciones tanto en el acceso como en el ejercicio de la actividad. Sin embargo, **el DLI 5/2017 ha considerado esta regulación como punto de partida de manera que sigue siendo de aplicación en Catalunya y de hecho, el DLI 5/2017 sólo añade restricciones accesorias a la regulación estatal actualmente aplicable.** Como novedades introducidas por el DL 5/2017 destacan: la no transmisibilidad de las licencias de VTC's durante, como mínimo, el periodo de 2 años; el establecimiento de requerimientos adicionales para los prestadores del servicio -como la obligación de consignar la actividad del VTC'S en el registro y la obligación de lucir un distintivo de VTC's- y finalmente, la profundización del régimen sancionador. **Las previsiones normativas introducidas por el DLI 5/2017 provocan que la regulación aplicable a la actividad de alquiler con conductor en Catalunya todavía sea más restrictiva e intervencionista que la normativa estatal vigente.**

El alcance limitado y marcadamente continuista del DL 5/2017 es un elemento objeto de crítica por parte de la ACCO; en concreto, **la ACCO lamenta el hecho de que se dé por buena la normativa estatal en materia de VTC's** y únicamente se introduzcan unas previsiones adicionales en el Decreto Ley objeto de análisis que refuerzan el carácter restrictivo y limitador del marco legal aplicable. **Hubiera sido deseable explotar al máximo el marco competencial de la Generalitat de Catalunya con el fin de poder contar con una regulación integral de la actividad del VTC's que permitiera superar a las críticas,** desde el punto de vista de la competencia que tanto la ACCO como otras autoridades de competencia han puesto de manifiesto en diferentes ocasiones, **atribuibles a la regulación estatal de los VTC's que se aplica en Catalunya.**

A este hecho de por sí criticable, se añade la circunstancia que **esta nueva regulación se ha incorporado al ordenamiento jurídico sin un debate previo, es decir, sin una fase de información pública que hubiera permitido captar a la unidad impulsora de la norma diferentes sensibilidades y aproximaciones sobre la actividad** que se está regulando. En concreto, la tramitación de este Decreto Ley ha impedido un debate y una reflexión conjunta desde diferentes puntos de vista, entre ellos el de competencia. Este hecho ha provocado que la ACCO emita este informe de regulación una vez el Decreto Ley 5/2017 ya ha sido aprobado y se encuentra pendiente de convalidación en el *Parlament de Catalunya*.

En conclusión, **el DL 5/2017 desatiende claramente la recomendación formulada por la ACCO el año 2012** en su documento *“Reflexiones procompetitivas sobre el modelo regulatorio del taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor”* **sobre la necesidad de que Catalunya cuente con una regulación en materia de VTC's que permita la introducción de mayores niveles de competencia** en el mercado de transporte urbano de viajeros **y que sea respetuosa con los principios de una regulación económica eficiente.**

En resumen, hubiera sido deseable que esta actuación normativa hubiera **posibilitado**:

(primero) regular la actividad de alquiler de vehículos con conductor de manera íntegra y más procompetitiva, superando a las críticas en términos de política de competencia de la regulación de la actividad de alquiler de vehículo con conductor estatal así como

(segundo) apostar por una tramitación normativa que permitiera un debate en profundidad y una reflexión conjunta sobre las diferentes aproximaciones, en lugar de una tramitación normativa extraordinaria, como la que supone hacer uso de la facultad legislativa excepcional que implica la figura del Decreto Ley, que en el caso concreto de la ACCO, obliga a emitir un pronunciamiento una vez ha sido aprobada la norma, si bien queda pendiente de convalidación por el *Parlament de Catalunya*.

2.2. Análisis en términos de competencia, de determinados aspectos del DL 5/2017

A continuación se exponen las restricciones detectadas más significativas desde el punto de vista de competencias:

- **Transmisión de las autorizaciones de VTC**

El artículo 1 del DL 5/2017 limita la posibilidad de transmisión de las autorizaciones de VTC; en concreto, impone un periodo de carencia durante el cual el titular del título habilitante para el ejercicio de la actividad de alquiler de conductor no lo puede transmitir. En concreto, a partir de la entrada en vigor de la norma objeto de análisis los titulares de las autorizaciones de VTC sólo las podrán transmitir una vez haya transcurrido el plazo 2 años desde la fecha del otorgamiento efectivo de la autorización en su favor.

Según el preámbulo del DL 5/2017:

«Con esta medida se pretende reaccionar de forma inmediata a determinadas situaciones, ya constatadas, que hacen que determinadas empresas accedan a la titularidad de estas autorizaciones no ya con el objetivo de realizar la actividad, sino simplemente para transmitir de manera inmediata con una finalidad claramente especulativa.»

En efecto, el problema de las rentas regulatorias aparece en aquellos entornos de mercado en los que el ejercicio de una actividad se encuentra limitado o contingenciado, es decir, cuando normativamente se genera de manera artificial una escasez de los títulos que habilitan el ejercicio de la misma. Esta escasez provoca que las autorizaciones/licencias/permisos que posibilitan el ejercicio de la actividad adquieran valor, sean objeto de intercambio entre los particulares y que el operador que sale del mercado se apropie del mismo (son casos paradigmáticos los de las licencias de taxi o las autorizaciones de las oficinas de farmacia).²⁰

²⁰ El problema de las rentas regulatorias ha sido analizado por la ACCO en diferentes sectores, por ejemplo, en los últimos informes de regulación: IR 29/2017 sobre el Proyecto de decreto sobre el modelo de gobernanza de la pesca profesional en Catalunya (para más detalle http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/20170816_IR_29_2017) e IR 25/2016 sobre el Proyecto de decreto por el que se modifica el Plan rector de uso y gestión del área protegida de las Islas Medes (para más detalle <http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Informe-de-regulacio-num.-IR-25-2016-Projecte-de->

El sector del alquiler de vehículos con conductor, tal y como se ha expuesto con más detalle en el apartado anterior –al configurarse como una actividad en la que la entrada se encuentra limitada– **conforma un entorno de mercado propicio para que surja el problema de las rentas regulatorias**. En otros términos, las licencias de VTC a pesar de no tener un valor intrínseco son susceptibles de tener un valor considerable de intercambio en el mercado. La teoría económica situaría el precio del título habilitante para ejercer la actividad en el valor aproximado de las rentas monopolísticas que es esperable que genere la explotación de la autorización.

A juicio de la ACCO **el problema que apunta el legislador sobre la especulación con las licencias de VTC (rentas regulatorias) es simplemente una consecuencia, quizás la más fácilmente constatable, de someter a límites cuantitativos el ejercicio de la actividad de alquiler de vehículos con conductor.**

La ACCO apuesta claramente por eliminar del DL5/2017 la prohibición de transmisión de licencias de VTC durante 2 años desde que un operador es titular de la misma. Este posicionamiento se fundamenta en las siguientes consideraciones:

Primero. La prohibición de transmisión de las licencias de VTC durante 2 años desde que se es titular **no es una medida apta para conseguir el objetivo que persigue: impedir la especulación**. Por tanto, no cumple el principio de necesidad inherente a una buena regulación económica.

- ✓ Por un lado, porque el establecimiento de un periodo de carencia de 2 años **no evita que se generen las referidas rentas regulatorias** provocadas por la escasez de títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad sino que, en el mejor de los casos, **únicamente, lo que consigue es posponer o retrasar la posibilidad de hacerlas efectivas.**
- ✓ Por otro, porque incluso, existe el riesgo de que **esta prohibición pueda agravar el problema del valor de las autorizaciones de VTC** ya que el hecho de que esta medida afecte únicamente a aquellos titulares de autorizaciones que hace menos de 2 años que lo son, provoca que existan autorizaciones que sí pueden ser objeto de transmisión –las de los titulares más antiguos o incumbentes.

Por lo tanto, la medida de prohibición de transmisión de parte de las autorizaciones de VTC **puede propiciar que en las transmisiones que se produzcan el precio aún sean más elevado como consecuencia de haber provocado una escasez adicional** en un mercado ya de por sí reducido.

Además, ya que es esperable que en un plazo muy corto de tiempo entren en el mercado un número importante de nuevas autorizaciones de VTC (entre 3.000 o 10.000 según la fuente)²¹, como consecuencia de los

[decret-pel-qual-es-modifica-el-Pla-rector-dus-i-gestio-de-larea-prottegida-de-les-illes-Medes-aprovat-pel-Decret-222-2008-d11-de-novembre](#)).

²¹ <http://www.expansion.com/empresas/transporte/2017/08/31/59a86e1e22601d0c208b460a.html> y

<http://www.lavanguardia.com/economia/20170603/423151020649/licencias-vtc-sentencias-judiciales-taxi.html>

pronunciamientos del Tribunal Supremo²², esta medida impide que la entrada de estas nuevas autorizaciones presione a la baja el precio de transmisión.

Como última reflexión, otra cosa es que esta medida sea idónea si, como señalan ciertas informaciones²³, el objetivo del impulsor de la norma es impedir que empresas de la economía digital en el mundo de transporte – que operan con autorizaciones VTC– puedan penetrar o mejorar su posicionamiento, debido a esta llegada de nuevas autorizaciones.

Evidentemente, caso de que el objetivo fuera este último, la valoración de la ACCO ha de ser forzosamente la misma, dado que cualquier medida que signifique una barrera de entrada al mercado sin que la ampare una razón imperiosa de interés general supone una restricción de la competencia injustificada con el correspondiente perjuicio para los consumidores.

Segundo. La medida de prohibición recogida en el DL 5/2017 resulta controvertida por ser selectiva, ya que sólo afecta a aquellos operadores de VTC que todavía no hace 2 años que disponen de autorización para el ejercicio de la actividad. De modo que **introduce una diferenciación regulatoria entre operadores de VTC** que no parece que pueda justificarse por una razón imperiosa de interés general y que **conculca el principio de no discriminación** inherente a una buena regulación económica.

Pero más allá de la falta de justificación del trato diferenciado entre los propios operadores del VTC, resulta destacable que **esta previsión profundiza la dualidad regulatoria existente entre el sector del taxi y el del VTC**, pues las licencias de taxi siguen siendo títulos transmisibles entre particulares sin encontrarse sujetos a restricción alguna en este sentido.

Por lo tanto, si como ya se ha mencionado en el apartado de consideraciones preliminares, es criticable desde el punto de vista de la competencia la diferenciación normativa existente entre el taxi y el VTC –dado que ambas normativas regulan de manera distinta un mismo servicio en términos

²² El artículo 134 de la LOTT fue modificado en 2009 por medio de la Ley 25/2009, de 29 de diciembre (ley paraguas), en el sentido de eliminar el ratio 1VTC/30TAXIS. Esta situación perduró hasta la aprobación de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modificó la LOTT y se suprimió este precepto liberalizador, pero sin dar redacción alternativa a este precepto. Finalmente, el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el ROTT, dio nueva redacción al artículo 181.3 de esta norma, estableciendo nuevamente el ratio 1VTC/30TAXIS.

Durante este breve lapso de tiempo de liberalización (es decir, tiempo en el que el conocido ratio 1VTC/30TAXIS dejó de tener cobertura legal a pesar de persistir en el ordenamiento jurídico por vía reglamentaria) fueron muchas las licencias de VTC que se solicitaron, en concreto el número de solicitudes gira entorno las 3.000 (o incluso se habla de 10.000) y fueron concedidas por las autoridades de transporte pero estas concesiones fueron recurridas. Ahora, estos pleitos se encuentran en el Tribunal Supremo y a punto de ser resueltos por el alto tribunal, en el sentido de reconocer a solicitantes la titularidad de las licencias de VTC solicitadas durante el breve período de liberalización.

Por lo tanto, el mercado del alquiler de vehículos con conductor está a punto de sufrir un cambio radical, ya que según datos del Observatorio de Transporte de Viajeros por carretera del Ministerio de Fomento (enero de 2017) en España existen un total de 5.473 licencias de VTC y ahora se prevé que en un plazo muy breve de tiempo entren en el mercado como mínimo 3.000 autorizaciones nuevas de VTC, como consecuencia de los pronunciamientos del Tribunal Supremo http://www.elconfidencial.com/espana/madrid/2017-02-15/supremo-taxi-madrid-licencias-vtc_1331985/.

²³ http://www.ara.cat/economia/Govern-satisfa-taxistes-decret-VTC_0_1843015711.html y <http://www.naciodigital.cat/noticia/135859/generalitat/posafre/intrusisme/taxi/amb/nou/decret/llei>

económicos— **avanzar y profundizar en esta divergencia de regulaciones debe ser valorado negativamente por la ACCO.**

Tercero. La referida prohibición **tampoco respeta el principio de proporcionalidad**, existen medidas que garantizan mejor el objetivo de evitar la especulación como por ejemplo, la obligación de devolver las autorizaciones de VTC cuando no se ejerza la actividad con la condición ineludible que la administración competente en materia de transporte las ponga a disposición de los nuevos entrantes en el mercado.

Por último, señalar que **el problema de las rentas regulatorias** que se quiere evitar mediante la prohibición analizada y cuestionada en las líneas precedentes, **surge como consecuencia de la limitación del número de operadores en el mercado.**

A juicio de la ACCO **para solucionar dicho problema habría que eliminar la limitación en el número de operadores en el mercado de los VTC** ya que esta restricción no sólo provoca este problema, sino que adicionalmente **reduce la rivalidad entre los operadores y limita la competencia, tanto entre los VTC y los taxis, como entre los propios VTC.** Al reducirse la ratio de vehículo por número de habitantes se genera una **escasez artificial de operadores que limita la capacidad de elección de los consumidores** entre las diferentes opciones de transporte.

Esta limitación en las presiones competitivas presenta implicaciones importantes en términos de precios, ya que por un lado, se **reducen los incentivos al hacer bajar los precios del servicio por parte de los operadores del mercado** y por otro, el hecho de que en ciertos casos, haya producido una entrada en el mercado mediante la adquisición de una licencia de VTC a otro operador, **el nuevo entrante debe repercutir el coste de entrada en el mercado cerrando (precio de la licencia de VTC) en los precios del servicio.** En último extremo, este aumento artificial e ineficiente de los precios del servicio genera efectos de **sustitución de este tipo de transporte por otros** y supone una **transferencia de renta de los consumidores a los operadores.**

Adicionalmente, este límite cuantitativo provoca **el aumento en el tiempo de espera de los pasajeros** y la **reducción en la calidad del servicio ofrecido así como en los incentivos para introducir innovaciones.** Todos estos efectos negativos acaban reduciendo el bienestar de los consumidores.

Dadas las consideraciones anteriores, **la ACCO recomienda establecer un régimen de libertad de entrada –eliminando los límites cuantitativos en el sector del alquiler de vehículos con conductor–** lo que permitiría solucionar tanto los problemas de rentas regulatorias apuntados por el impulsor del DL 5/2017 como el resto de los problemas de competencia identificados.

La **medida de prohibición de transmisión de las autorizaciones de VTC** tal y como se encuentra configurada en el DL 5/2017 debe ser calificada como:

■ **inapropiada**, ya que no soluciona el problema de las rentas regulatorias sino únicamente lo pospone, para algunos de los operadores del mercado, durante como máximo 2 años e, incluso, al crear una escasez adicional, puede provocar un encarecimiento en las transacciones que puedan producirse.

■ **discriminatoria**, ya que solo afecta a aquellos operadores de VTC que todavía no hace 2 años que disponen de autorización para el ejercicio de esta actividad (se está favoreciendo los titulares en detrimentos de aquellos que todavía no hace 2 años que disponen de autorización). De manera que se introduce una diferenciación regulatoria entre operadores de VTC de manera injustificada.

■ **no proporcionada**, pues existen mecanismos alternativos menos restrictivos, como, por ejemplo, el retorno de las autorizaciones de la administración por parte de aquellos que no ejercen la actividad, a fin de que ésta las vuelva a poner en el mercado a disposición de los nuevos entrantes.

Finalmente, la ACCO considera que **la opción deseable en términos de competencia para resolver los problemas de las rentas regulatorias** –motivo recogido en el preámbulo del DL 5/2017 como justificativo de la prohibición de transmitir las licencias– **consiste en eliminar la restricción cuantitativa en el número de autorizaciones VTC** (restricción originada por la normativa estatal).

Con la desaparición de esta importantísima restricción, ya no resulta necesaria la introducción de regulación adicional encaminada a evitar la transmisión de autorizaciones de VTC y la obtención de los rendimientos económicos asociados, **ya que al desaparecer la escasez de títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad, estos dejarán de tener valor económico.**

La eliminación de los límites cuantitativos en el acceso a la actividad de VTC no únicamente permite solucionar el problema derivado del valor de las licencias sino también **potencia tanto la rivalidad entre operadores de VTC como entre operadores de VTC y de taxi** de manera que se incrementan las opciones de elección de los consumidores. **Este entorno de mercado más competitivo** debería posibilitar en mayor medida: i) reducir tiempo de espera, ii) potenciar la mejora de la calidad de servicio y la aparición de innovaciones, iii) propiciar el descenso del precio del servicio, etc. En resumen, **incrementaría el bienestar del consumidor.**

• **Registro electrónico de comunicaciones del servicio de VTC**

El DL 5/2017 establece en su artículo 2 la obligación de las empresas titulares de autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor²⁴ de comunicar, con carácter previo a su realización, cualquier prestación de servicio al «Registro electrónico de comunicaciones de los servicios de alquiler de vehículo con conductor» que será gestionado por el Departamento competente en materia de transportes de la *Generalitat de Catalunya*.

El objetivo de la exigencia de la comunicación previa es garantizar que la actividad de los VTC se ajusta a la normativa estatal en materia de VTC que se caracteriza por, como se ha señalado en el apartado de consideraciones preliminares de este documento, exigir que los servicios de VTC se contraten con carácter previo a su prestación (modalidad de pre-contratación o contratación previa) y, por tanto, impedir tanto la circulación como el estacionamiento del vehículo en vía pública con el fin de captar clientes. En este sentido, el preámbulo del DL 5/2017 es claro:

²⁴ De acuerdo con el artículo 2 del DL 5/2017 esta obligación es exigible tanto a las empresas que cuenten con autorizaciones de VTC domiciliadas en Cataluña como aquellas residenciadas fuera pero que presten servicios en Cataluña de acuerdo con lo establecido en el art. 182.5 del ROTT.

«Se trata de adoptar una medida que permita, mediante la correspondiente inscripción digital, disponer de las herramientas de información y tratamiento de datos necesarios para la gestión del sistema de forma que facilite la gestión de las empresas y la tarea de control de la Administración.

Asimismo, en los términos que se configura la comunicación, quedan definidos los contornos de la contratación previa del servicio de alquiler de vehículos con conductor, para evitar que en la práctica sean desvirtuados y ello incida negativamente en el correcto desarrollo de la actividad.

Se trata, en definitiva, de garantizar que los vehículos con autorización VTC no capten viajeros circulando por las vías públicas o mientras estén estacionados en los lugares de concentración y generación de demanda de servicios de transporte de viajeros como son los puertos, los aeropuertos, las estaciones ferroviarias y, en general, los que determine la autoridad local correspondiente, incluido el ámbito de influencia que asimismo se haya determinado.» (el subrayado no consta en el original).

Desde la perspectiva de simplificación administrativa, **la obligación de comunicación previa de los servicios** por parte de los explotadores de las autorizaciones de VTC sólo puede ser calificada como una **carga administrativa** que incrementa los costes de los operadores y que dificulta el ejercicio de la actividad.

La exigencia de la comunicación previa de los servicios de VTC constituye un **mecanismo para garantizar** de manera más eficaz **la reserva de actividad en favor del sector del taxi tanto en las recogidas de pasajeros en la vía pública como en el estacionamiento en paradas habilitadas con el objetivo de captar clientes.** En términos de competencia, estas limitaciones en el ejercicio de la actividad de los VTC reducen la competencia de forma sustancial; provocando, por ejemplo, **un incremento en el tiempo de espera para los consumidores.** Esta afectación negativa a la accesibilidad del servicio de transporte indudablemente reduce el bienestar de los consumidores.

Además, la prohibición de ofrecer los servicios de VTC en el segmento de demanda en la calle (ya sea a mano alzada o en paradas habilitadas) **limita las posibilidades de los VTC de generar eficiencias; por tanto supone un impedimento para la reducción costes y para el descenso de los precios del servicio de VTC.**

Esta limitación del servicio de VTC al segmento de pre-contratación ya de por sí criticable por las razones expuestas, hoy en día todavía resulta más injustificada si se tiene presente que **gracias** al mayor acceso por parte de la ciudadanía **a las evoluciones tecnológicas, el segmento de demanda en la calle y el de pre-reserva están confluendo de manera muy rápida** ya que, por ejemplo, un usuario en la calle con necesidades de servicio de transporte puede escoger entre reservar un VTC con una *app* desde su teléfono móvil o decidir levantar la mano y parar un taxi, con un resultado en cuanto al servicio obtenido prácticamente idéntico. Por lo tanto, **la digitalización de la economía provoca que la segmentación tradicional en el mercado del servicio de transporte de viajeros de menos de 9 plazas –mano levantada, parada, reserva previa– se vaya diluyendo, hasta el punto de confundirse.**

Una vez señaladas las restricciones a la competencia que esta medida conlleva, en especial el mantenimiento de la obligación de pre-contratación a los VTC (prohibiéndoles las otras formas de contratación con sus clientes) junto con la

obligación de comunicar al Registro electrónico con carácter previo la prestación de los servicios se debe concluir que **no responden a la existencia de ningún tipo de fallo de mercado ni persiguen el cumplimiento de un interés público**. Por lo tanto, no pueden ser consideradas como necesarias y no respetarían los principios de una regulación económica eficiente.

La obligación de comunicación previa de los servicios por parte de los explotadores de las autorizaciones de VTC constituye una **carga administrativa**. A juicio de la ACCO, es necesario incentivar una mayor competencia entre taxis y VTC y esto pasa por **permitir que ambas tipologías de transporte puedan operar en los diferentes segmentos de contratación del servicio en igualdad de condiciones**; tanto en el de pre-contratación, como circulando por las calles o bien en los estacionamientos habilitados a tal efecto, **convirtiéndose así en innecesario tanto obligar a comunicar previamente la contratación del servicio como crear el registro electrónico** correspondiente.

3. CONCLUSIONES

Primera. A pesar del art. 169 del EAC atribuye a la *Generalitat de Catalunya* competencia exclusiva en materia de transporte terrestre de viajeros por carretera que transcurran íntegramente en Catalunya, hasta la aprobación del DL 5/2017 no se ha regulado el servicio de alquiler de vehículo con conductor en *Catalunya*, a pesar de las intensas críticas desde el punto de vista de la competencia de las que ha sido y es objeto la normativa estatal en materia de VTC, aplicable también en *Catalunya*.²⁵

Desafortunadamente, la acción normativa vehiculada por el DL 5/2017 no ha permitido corregir los desaciertos ni mejorar la regulación estatal de la actividad de los VTC; al contrario, el DL 5/2017 ha considerado esta regulación como punto de partida y sólo ha añadido restricciones accesorias que provocan que **la regulación aplicable a la actividad de alquiler con conductor en Catalunya sea todavía más restrictiva e intervencionista que la normativa estatal vigente**.

Segunda. Hubiera sido deseable apostar por una tramitación normativa que permitiera un debate en profundidad y una reflexión conjunta de las diferentes aproximaciones sobre cómo se debe regular la actividad de alquiler de vehículos con conductor, en lugar de una tramitación normativa extraordinaria, como la que supone hacer uso de la facultad legislativa excepcional que implica la figura del Decreto Ley.

Una nueva regulación en materia de VTC debería ser el resultado de **un proceso regulatorio transparente y abierto**, que contara con la participación de las partes implicadas –operadores incumbentes y nuevos entrantes– así como de representantes de los usuarios y de expertos independientes e innovadores –del mundo de transporte y de la tecnología– y en el que **se evalúe rigurosamente el impacto de las decisiones que se quieran llevar a cabo**. Un proceso de estas características hubiera garantizado, en mayor medida, el respeto a los principios de una buena regulación.

²⁵ Incluso la impugnación ante el Tribunal Supremo de esta normativa por parte de la CNMC.

Tercero. La medida prevista en el artículo 1 del DL 5/2017 de **limitar la transmisión de las autorizaciones de VTC es discriminatoria** –por afectar sólo a aquellos operadores de VTC que todavía no hace 2 años que disponen de autorización– e **inapropiada**, ya que no soluciona el problema de las rentas regulatorias sino que únicamente lo pospone e, incluso, existe el riesgo de que lo agrave, al crear una escasez adicional de títulos transmisibles.

En cambio, la ACCO considera que **la opción deseable en términos de competencia para resolver los problemas de las rentas regulatorias** –motivo recogido en el preámbulo del DL 5/20017 como justificativo de la prohibición de transmitir las licencias– **consiste en eliminar la restricción cuantitativa en el número de autorizaciones VTC** (restricción originada por la normativa estatal).

Cuarto. En cuanto a **la obligación de los VTC de comunicar, vía registro electrónico, los servicios que han sido contratados con carácter previo a su prestación**, la ACCO considera que esta previsión **supone una carga administrativa** y persigue únicamente reforzar la prohibición de que los VTC puedan captar clientes mientras circulan o permanecen estacionados en las paradas.

El hecho de que los operadores de VTC sólo puedan prestar el servicio de forma pre-contratada constituye una restricción a la competencia que no se encuentra amparada por ninguna razón de interés general ni por ningún fallo de mercado. En lugar de eso, es necesario **incentivar una mayor competencia entre taxis y VTC y esto pasa por permitir que ambas tipologías de transporte puedan operar en los diferentes segmentos de contratación del servicio en igualdad de condiciones**; tanto en el de pre-contratación, como circulando por las calles o bien en los estacionamientos habilitados al efecto, **convirtiéndose así en innecesario tanto comunicar previamente la contratación del servicio como crear el registro electrónico correspondiente.**

Final. El DL 5/2017 **desatiende claramente la recomendación formulada por la ACCO el año 2012** en su documento *“Reflexiones procompetitivas sobre el modelo regulatorio del taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor”* **sobre la necesidad de que Catalunya cuente con una regulación en materia de VTC que permita la introducción de mayores niveles de competencia** en el mercado de transporte urbano de viajeros.

Por tanto, a juicio de la ACCO convalidar este Decreto Ley supone **persistir** –e incluso, en alguno aspecto profundizar– **en una regulación que ha sido ampliamente criticada por no ser lo suficientemente respetuosa en términos de política de competencia ni con los principios de una regulación económica eficiente, desaprovechando así la oportunidad de regular la actividad de alquiler de vehículos con conductor de forma más favorecedora de la competencia en pro de un mayor beneficio para los usuarios.**