

## INFORME DE REGULACIÓ

<b><u>Núm. Informe:</u></b>	<b>IR 31/2017</b>
<b><u>Norma:</u></b>	<b>Decret Llei 5/2017, d'1 d'agost, de mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places.</b>
<b><u>Data informe:</u></b>	<b>4 de setembre de 2017</b>

### 1. PRELIMINAR

#### 1.1. Antecedents

El present document constitueix l'Informe de Regulació de l'Autoritat Catalana de la Competència (en endavant, ACCO) sobre el Decret Llei 5/2017, d'1 d'agost, de mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places (en endavant, el DLI 5/2017) i s'ha emès en base a les competències atribuïdes per la Llei 1/2009, del 12 de febrer, de l'Autoritat Catalana de la Competència (en endavant, Llei 1/2009).

L'objecte del document és analitzar si el DLI 5/2017 introdueix restriccions a la competència i, si aquest és el cas, avaluar si les mateixes s'adeqüen als principis de necessitat i proporcionalitat, i a la resta de principis d'una bona regulació econòmica des del punt de vista de la competència.

Es tracta d'una anàlisi emesa amb posterioritat a la publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (en endavant, DOGC)<sup>1</sup> de l'esmentat Decret Llei. Si bé aquesta norma va entrar en vigor l'endemà de la seva publicació en el DOGC<sup>2</sup> (veure disposició final segona), en el termini de 30 dies des de la seva promulgació haurà de ser validada expressament pel Parlament de Catalunya després d'un debat i una votació de totalitat (art. 64 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya).

#### 1.2. Competències de l'ACCO

La Llei 15/2007, de 3 de juliol, de defensa de la competència (en endavant, LDC), defineix el contingut material del dret de la competència i té en compte el sistema plural d'organismes de la competència derivat del marc competencial de la Constitució Espanyola. En l'àmbit català, l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, aprovat per la Llei

<sup>1</sup> El DL 5/2017 es va publicar al DOGC núm. 7426, de 3 d'agost de 2017.

<sup>2</sup> Amb excepció de les mesures sancionadores previstes en els apartats 2 i 3 de l'art. 4 d'aquest decret llei, les quals entraran en vigor als dos mesos de la seva publicació.

orgànica 6/2006, del 19 de juliol (en endavant, EAC) estableix, en l'article 154, les competències de la Generalitat en l'àmbit de la promoció i defensa de la competència. El desenvolupament d'aquest precepte es troba en la Llei 1/2009.

L'article 2.4 de la Llei 1/2009 estableix les funcions de l'ACCO<sup>3</sup>. Aquestes es poden classificar en dos grans àmbits que són: defensa de la competència i promoció de la competència. Les activitats de foment i promoció de la competència tenen com a objectiu propiciar un entorn competitiu per al desenvolupament de les activitats econòmiques. L'elaboració d'aquest Informe de Regulació forma part, doncs, de les competències que ostenta l'ACCO, de conformitat amb l'objecte que la pròpia Llei 1/2009 li reconeix en l'article 2.1 i de les funcions que té atribuïdes segons els articles 2.4 i 8.1.b) de la mateixa Llei.

### 1.3. L'avaluació de l'impacte competitiu de la regulació

Les administracions públiques intervenen en l'economia quan, en exercici de la seva potestat normativa, produeixen disposicions que regulen l'activitat econòmica. Aquesta intervenció pública mitjançant la creació de regulació econòmica es justifica per l'existència de fallides de mercat o per la necessitat de protegir determinats béns jurídics. Tanmateix, aquesta intervenció en alguns casos pot obstaculitzar el desenvolupament de les activitats objecte de regulació; quan això succeeix ens trobem front una intervenció limitadora de la competència en un sector d'activitat determinat que caldrà justificar i motivar<sup>4</sup>.

L'anàlisi de competència que s'exposa a continuació s'ha realitzat sobre la base dels principis bàsics internacionalment acceptats per establir una regulació eficient i afavoridora de la competència:

- (1) Principi de **necessitat i proporcionalitat** (justificació de la restricció)<sup>5</sup>
- (2) Principi de **mínima distorsió** (justificació dels instruments utilitzats)<sup>6</sup>
- (3) Principi d'eficàcia<sup>7</sup>
- (4) Principi de transparència<sup>8</sup>
- (5) Principi de predictibilitat<sup>9</sup>

<sup>3</sup> Article 2.4 de la Llei 1/2009: "L'Autoritat Catalana de la Competència, d'acord amb l'Estatut i la legislació en matèria de competència, exerceix les funcions d'instrucció i resolució dels expedients sobre els diversos assumptes derivats de la defensa de la competència; en l'àmbit de la promoció de la competència, les funcions d'informe de regulació, que consisteixen en informar –ex ante o ex post– sobre l'adequació de la regulació i l'actuació sectorials als principis de lliure competència, i les funcions d'anàlisi que comprenen, entre altres, la investigació dels diversos sectors econòmics, pel que fa les situacions contràries a la competència i l'elaboració i la difusió d'estudis relacionats amb la competència. Així mateix, exerceix les funcions d'arbitratge" (el subratllat no consta a l'original).

<sup>4</sup> La OCDE ha configurat i fet públic un joc d'eines per a la valoració de la competència conformat per 3 volums (Principis, Guia i Manual d'operacions) <http://www.oecd.org/competition/assessment-toolkit.htm>.

<sup>5</sup> El principi de necessitat implica que tota norma que introdueixi restriccions a la competència ha de venir precedida d'una definició dels seus objectius i d'una clara justificació de la introducció de les restriccions (existència d'una relació de causalitat entre la restricció a la competència i la consecució de l'objectiu).

El principi de proporcionalitat pretén evitar que els instruments en què es materialitza la restricció suposin només una millora relativa o marginal en termes de benestar social però que, al mateix temps, generin un greu dany en aquest degut a les importants restriccions a l'activitat econòmica que imposen.

<sup>6</sup> El principi de mínima distorsió implica que, entre els instruments possibles per a assolir un objectiu determinat, s'ha d'escollir aquell que suposi la mínima afectació negativa a la competència.

<sup>7</sup> El principi d'eficàcia suposa la capacitat de la norma d'assolir els objectius o efectes que es desitja.

<sup>8</sup> El principi de transparència implica l'existència de transparència i claredat en el marc normatiu, en el procés d'elaboració de les normes i en la seva execució.

L'ACCO ha assumit aquests principis com a orientadors de la seva actuació en l'elaboració d'Informes de regulació i els ha incorporat en la seva *Metodologia per Avaluar l'Impacte Competitiu de les normes (AIC)*<sup>10</sup>.

La tasca d'avaluació de l'impacte competitiu consta, bàsicament, de tres etapes:

- Identificar les principals restriccions a la competència que conté la norma.
- Analitzar si les restriccions a la competència introduïdes estan justificades per a la consecució dels objectius que persegueix la norma, segons els principis de necessitat i proporcionalitat, i la resta de principis d'una bona regulació des del punt de vista de la competència.
- En cas que les restriccions estiguin justificades, comprovar, aplicant el principi de mínima distorsió, que no existeixen alternatives menys restrictives de la competència que permetin assolir l'objectiu desitjat.

Un cop acreditada l'existència d'una restricció a la competència en el punt (i), caldrà distingir si es tracta de restriccions prohibides<sup>11</sup> o bé avaluables. En cas de tractar-se de restriccions avaluables, es procedirà a dur a terme les fases (ii) i (iii). La no superació de les etapes (ii) i /o (iii) comportarà la recomanació, per part de l'ACCO, de no establir o bé de suprimir aquella restricció. L'objectiu final és, doncs, **evitar la introducció de restriccions innecessàries o desproporcionades en el funcionament dels mercats, obtenint una regulació més eficient des del punt de vista de la competència, sense renunciar a les finalitats públiques perseguides per la norma.**

## **2. ANÀLISI DEL DECRET LLEI 5/2017, D'1 D'AGOST, DE MESURES URGENTS PER A L'ORDENACIÓ DELS SERVEIS DE TRANSPORT DE VIATGERS EN VEHICLES DE FINS A NOU PLACES.**

### **2.1. Consideracions preliminars**

Prèviament a l'anàlisi detallada del contingut del DLI 5/2017, l'ACCO considera adient efectuar una sèrie de consideracions preliminars de caràcter general sobre l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor fins a 9 places (en endavant, VTC).

Fins a l'aprovació del referit DLI 5/2017, aquesta activitat no ha estat regulada pel legislador català, és a dir, malgrat la Generalitat de Catalunya té atribuïda per l'art. 169 de l'EAC la competència en exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers que

---

<sup>9</sup> El principi de predictibilitat comporta oferir els operadors un marc estable i sòlid, sense incerteses, que els proporcioni seguretat jurídica.

<sup>10</sup> Es tracta de la Metodologia d'Avaluació de l'Impacte Competitiu de les normes que l'ACCO aplica, principalment en l'elaboració dels Informes de Regulació, sens perjudici que també la pugui aplicar en els informes que realitzi sobre l'actuació de les administracions públiques. La Metodologia es pot consultar al lloc web de l'ACCO (<http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Metodologia-per-avaluar-limpacte-competitiu-de-les-normes>).

<sup>11</sup> Per exemple, poden ser restriccions prohibides aquelles contràries a normes de rang superior o a les prescripcions de normes comunitàries. Així mateix, cal recordar que les restriccions a la competència que s'introdueixen a les normes hauran de disposar d'una cobertura suficient en una norma amb rang de llei, de conformitat amb l'article 53.1 de la CE, en relació amb l'article 38 de la CE.

transcorrin íntegrament en el territori de Catalunya, mai s'ha fet ús d'aquesta competència per regular específicament aquesta activitat.

Aquest fet ha provocat que sigui la legislació estatal –bàsicament en matèria de VTC's la regulació es troba a la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres (en endavant, LOTT), desenvolupada pel Real Decret 1211/1990, de 28 de setembre, reglament de la Llei d'ordenació del transport terrestre (en endavant, ROTT) i per l'Ordre FOM/36/2008<sup>12</sup>- la que s'aplica en aquesta matèria a Catalunya.

Aquesta normativa estatal regula tant l'accés a l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, establint un règim d'autorització administrativa sota compliment de determinats requisits, com determinats aspectes que afecten l'exercici de l'activitat. En concret, la LOTT sotmet l'activitat de VTC a l'obtenció d'una autorització administrativa prèvia per part del prestador, atorgada per l'òrgan competent en matèria de transport interurbà<sup>13</sup>. No obstant això, l'art. 180.2 del ROTT (així com l'art. 1 de l'Ordre FOM/36/200843) exigeix una autorització per a cadascun dels vehicles amb els quals es pretén realitzar l'activitat, sense que es faci esment a l'autorització del prestador.

Resumidament, la normativa actual exigeix per **accedir a l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor** el compliment dels següents requisits:

- ✓ **Acreditar que**, segons l'art. 48.2 de la LOTT<sup>14</sup>, els arts. 181.1 i 181.2 del ROTT i l'art. 5 de l'Ordre FOM/36/2008, **no existeix una desproporció manifesta entre les llicències de taxi i les de VTC**. És a dir, l'activitat de VTC es troba sotmesa a restriccions quantitatives, ja que el ROTT (art. 181.2) permet limitar el nombre d'autoritzacions de VTC en els supòsits en què existeixi una desproporció entre el nombre d'autoritzacions d'aquest tipus atorgades a la zona on es trobi el domicili del prestador del servei de VTC i el nombre de llicències de taxi. En particular, l'administració competent en matèria de transports pot denegar l'atorgament de noves autoritzacions de VTC *"a fi de mantenir l'adequat equilibri entre l'oferta d'ambdues modalitats de transport en el seu territori"*.

Adicionalment, segons l'art. 181.3 del ROTT<sup>15</sup>, aquesta desproporció serà qualificada sempre com a manifesta quan la relació entre les

<sup>12</sup> Ordre FOM/36/2008, de 9 de gener, per la qual es desenvolupa la secció segona del Capítol IV del Títol V, en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor, del Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres aprovat pel Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre.

<sup>13</sup> A Catalunya, aquesta autoritat és el departament competent en matèria de transports de la Generalitat de Catalunya.

<sup>14</sup> En concret, l'article 48 de la LOTT estableix: "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, resulten 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 subratllat no consta en l'original).

<sup>15</sup> L'art. 181.3 del ROTT estableix 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

autoritzacions de VTC domiciliades en una Comunitat Autònoma i les autoritzacions de taxis, també domiciliades a la Comunitat Autònoma, sigui superior al rati d'1 autorització de VTC per cada 30 de taxis. (**Límits quantitius**).

- ✓ **Disposar d'un mínim de 7 de vehicles dedicats a l'activitat de VTC, els quals han de complir una sèrie de condicions i característiques mínimes d'equipament, potència i prestacions<sup>16</sup>, com per exemple, no disposar de més de 9 places ni més de 10 anys d'antiguitat. (Requisits tècnics de caràcter injustificat).**

D'altra banda, els operadors de VTC poden fixar lliurement els seus preus però es troben sotmesos a una sèrie de restriccions en l'**exercici de l'activitat** (art. 182 ROTT, i arts. 23, 25 i 26 de l'Ordre FOM/36/2008):

- ✓ Els serveis s'han de contractar amb caràcter previ a la seva prestació (modalitat de pre-contractació o **contractació prèvia**). I per tant, es prohibeix la circulació per la via pública dels VTC's amb la finalitat de captar clients així com l'estacionament dels vehicles en via pública per contactar amb els clients. (**Prohibició d'exercici**).
- ✓ Cal llogar la totalitat del vehicle; no és possible llogar les places de forma separada a diferents arrendataris. (**Prohibició d'exercici**).
- ✓ Els VTC's hauran de ser utilitzats habitualment en el territori de la Comunitat Autònoma en què es trobi domiciliada l'autorització, incorporant un límit màxim de serveis que podran realitzar en un territori espanyol diferent al de l'autorització. (**Límits geogràfics**).

Així, **la regulació dels VTC's conté obstacles a la competència que es consideren no suficientment justificats** ja que limiten de forma substancial l'entrada en el mercat de transport urbà de viatgers a nous operadors. Aquestes restriccions de la normativa dels VTC's **impedeixen que entre els taxis i els VTC's es produeixi una competència efectiva, fet que repercuteix negativament en els consumidors** ja que no poden beneficiar-se d'una major disponibilitat de vehicles, un menor temps d'espera i una major competència en preus, qualitat i innovació.

Fet **especialment greu si es té present que el servei que presten uns i altres operadors és idèntic**, és a dir, materialment el servei que ofereixen els operadors dels VTC's i els dels taxis consisteix un transport de viatgers en un vehicle de fins a 9 places.

---

*vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas 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 apliquen sea menos restrictiva que esa"* (el subratllat no consta en l'original).

<sup>16</sup> Aquests requeriments tècnics pel que fa a la flota de vehicles es troba regulat en l'article 181.2 del ROTT.



Tanmateix, malgrat que el servei regulat és en termes econòmics el mateix, existeix una evident **dualitat regulatòria entre el taxi i el servei de VTC's, que s'explica en gran mesura per la intenció de mantenir les reserves d'activitat en el sector del taxi**. La regulació de l'activitat de lloguer de vehicle amb conductor ha estat dissenyada a fi d'evitar que els VTC's puguin veritablement competir de manera intensa i eficaç amb els taxis, i és per això que, com s'ha dit, es limita el nombre de vehicles que poden exercir l'activitat de VTC (tot establint-ne en darrer extrem un rati en relació als taxis); s'impedeix que prestin servei en determinats segments del mercat (serveis a mà alçada al carrer o parades habilitades); s'estableixen requisits injustificats referits a les característiques dels vehicles i a dimensió de la flota i es limita la lliure prestació de serveis en territori de l'Estat.

**Aquest voluntat** del legislador estatal d'establir una normativa injustificadament restrictiva per a l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor amb el resultat **que els VTC's exerceixin menys pressions competitives sobre el sector de taxis ha estat assumida pel DLI 5/2017**. De fet, la pròpia exposició de motius del DLI 5/2017 estableix com a objectiu de l'acció regulatòria que impulsa aquesta norma que l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor no interfereixi amb l'activitat del taxi. En concret, el preàmbul d'aquesta norma estableix literalment el següent:

*"En l'altre cas, el del lloguer de vehicles amb conductor, la regulació no presenta el mateix grau d'intensitat que el que s'ha exposat respecte al servei de taxi, però sí que es configura des del punt de vista normatiu de manera que determinats aspectes, i fonamentalment els vinculats al nivell d'oferta i al règim de contractació dels serveis, garanteixin la no interferència, en termes d'ordenació de la mobilitat, amb altres modes de transport de viatgers, i, lògicament, amb el del taxi."* (el subratllat no costa en l'original).

La regulació dels VTC's a l'estat espanyol ha estat analitzada en nombroses ocasions per les autoritats de competència<sup>17</sup>. L'ACCO ja a l'any 2012 va emetre un document de promoció de la competència ("*Reflexions procompetitives sobre el model regulador del taxi i de l'arrendament de vehicles amb conductor*"<sup>18</sup>) en què es formulava obertament la següents recomanacions:

***Primera. (...) caldria suprimir del marc regulador dels VTC totes les restriccions que no estan justificades –especialment el numerus clausus actual fixat en relació amb el nombre de llicències de taxi–. Aquestes restriccions semblen tenir com a objectiu "protegir" el sector del taxi de la pressió competitiva que poden exercir els operadors de VTC, objectiu que no és compatible amb un funcionament competitiu del mercat analitzat. Cal ser conscient que aquestes barreres regulatòries a l'entrada limiten l'activitat i les***

<sup>17</sup> L'ACCO ha estat atenta a la regulació del sector dels VTC's tant a "*Reflexions procompetitives sobre el model regulador del taxi i de l'arrendament de vehicles amb conductor*" (<http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Reflexions-procompetitives-sobre-el-model-regulatori-del-taxi-i-de-larrendament-de-vehicules-amb-conductor>) com en el seu IR 26/2016 sobre el Decret 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>) així com la CNMC també ha emès diferents informes sobre la matèria, entre d'altres: "*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.cnmec.es/sites/default/files/1487884\\_27.pdf](https://www.cnmec.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.cnmec.es/sites/default/files/1693688\\_10.pdf](https://www.cnmec.es/sites/default/files/1693688_10.pdf)).

<sup>18</sup> Per a més detalls sobre el posicionament de l'ACCO sobre la regulació dels VTC's i dels taxis consulteu <http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Reflexions-procompetitives-sobre-el-model-regulatori-del-taxi-i-de-larrendament-de-vehicules-amb-conductor>

*possibilitats de desenvolupament i creixement empresarial de VTC i les possibilitats de generar inversió i ocupació.”.*

**Segona.** *“Així mateix, la Generalitat de Catalunya podria exercir les competències que disposa en matèria de transports per regular l’activitat de VTC de manera que, a Catalunya, aquests operadors disposessin d’una normativa veritablement procompetitiva que permeti l’obertura d’un mercat actualment tancat a la competència.”.*

**Tercera.** *“Per últim, recordar que els poders públics haurien de defensar l’interès general, no interessos públics, i que una bona aproximació a aquest interès general és la cerca del benestar dels consumidors, en contraposició a la protecció dels interessos de determinats sectors o operadors, que són interessos clarament parcials. En aquest sentit, **cal ser curosos amb l’anomenada “captura del regulador” que és més probable que tingui lloc en sectors –com el que és objecte d’anàlisi en aquest treball- que estan altament organitzats, amb una forta capacitat de reacció, que poden provocar conseqüències d’alt impacte, i en els quals els operadors incumbents tenen forts interessos a protegir -com el valor de les llicències, que ha passat de ser un simple títol habilitant a ser un actiu amb un elevat valor de mercat–**”.*

Aquesta reflexions de l’ACCO són compartides per altres autoritats de competència i fins i tot han portat a la CNMC a impugnar la darrera modificació del ROTT i de l’Ordre FOM/36/2008 (introduïdes pel Reial Decret 1057/15, de 20 de novembre i per l’Ordre FOM/2799/2015, de 18 de desembre, respectivament) davant del Tribunal Suprem per considerar que certes previsions de la normativa reguladora són clarament contràries a la política de competència i als principis d’una regulació econòmica eficient<sup>19</sup>.

D’acord amb el que s’acaba d’assenyalar, el servei de VTC a Catalunya és una activitat privada regulada per una normativa molt intervencionista i amb importants limitacions tant a l’accés com a l’exercici de l’activitat. Tanmateix, **el DLI 5/2017 ha considerat aquesta regulació com a punt de partida de manera que segueix essent d’aplicació a Catalunya i de fet, el DLI 5/2017 només afegeix restriccions accessòries a la regulació estatal actualment aplicable.** Com a novetats introduïdes pel DLI 5/2017 destaquen: la no transmissibilitat de les llicències de VTC’s durant, com a mínim, el període de 2 anys; l’establiment de requeriments addicionals per als prestadors del servei -com ara l’obligació de consignar l’activitat del VTC’S en el registre i l’obligació de lluir un distintiu de VTC’s- i finalment, l’aprofundiment del règim sancionador. **Les previsions normatives introduïdes pel DLI 5/2017 provoquen que la regulació aplicable a l’activitat de lloguer amb conductor a Catalunya encara sigui més restrictiva i intervencionista que la normativa estatal vigent.**

<sup>19</sup> Per a més detall sobre la impugnació de la CNMC de la regulació dels VTC’s consulteu tant la nota de premsa sobre aquesta impugnació (<https://www.cnmc.es/eu/node/232281>) com l’informe econòmic en el qual es fonamenta aquesta impugnació “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 alquilar con conductor UM/085/15 y acumulados” ([https://www.cnmc.es/sites/default/files/1487884\\_27.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/1487884_27.pdf)).

L'abast limitat i marcadament continuista del DLI 5/2017 és un element objecte de crítica per part de l'ACCO; en concret, **l'ACCO lamenta el fet que es doni per bona la normativa estatal en matèria de VTC's** i únicament s'introdueixin unes previsions addicionals en el Decret Llei objecte d'anàlisi que reforcen el caràcter restrictiu i limitador del marc legal aplicable. **Hagués estat desitjable explotar al màxim el marc competencial de la Generalitat de Catalunya a fi de poder comptar amb una regulació integral de l'activitat del VTC's que permetés superar les crítiques**, des del punt de vista de la competència que tant l'ACCO com altres autoritats de competència han posat de manifest en diferents ocasions, **atribuïbles a la regulació estatal dels VTC's que s'aplica a Catalunya.**

A aquest fet de per sí criticable, s'hi afegeix la circumstància que **aquesta nova regulació s'ha incorporat a l'ordenament jurídic sense un debat previ, és a dir, sense una fase d'informació pública que hagués permès copsar a la unitat impulsora de la norma diferents sensibilitats i aproximacions sobre l'activitat** que s'està regulant. En concret, la tramitació d'aquest Decret Llei ha impedit un debat i una reflexió conjunta des de diferents punts de vista, entre ells el de competència. Aquest fet ha provocat que l'ACCO emeti aquest informe de regulació un cop el Decret Llei 5/2017 ja ha estat aprovat i es troba pendent de convalidació al Parlament de Catalunya.

En conclusió, **el DLI 5/2017 desatén clarament la recomanació formulada per l'ACCO l'any 2012** en el seu document *"Reflexions procompetitives sobre el model reguladori del taxi i de l'arrendament de vehicles amb conductor"* **sobre la necessitat de què Catalunya compti amb una regulació en matèria de VTC's que permeti la introducció de majors nivells de competència** en el mercat de transport urbà de viatgers i **que sigui respectuosa amb els principis d'una regulació econòmica eficient.**

En resum, hagués estat desitjable que aquesta actuació normativa hagués possibilitat:

**(primer) regular l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor de manera íntegra i més procompetitiva, tot superant les crítiques en termes de política de competència de la regulació de l'activitat de lloguer de vehicle amb conductor estatal** així com

**(segon) apostar per una tramitació normativa que permetés un debat en profunditat i una reflexió conjunta sobre les diferents aproximacions**, enlloc d'una tramitació normativa extraordinària, com la que suposa fer ús de la facultat legislativa excepcional que implica la figura del Decret Llei, que en el cas concret de l'ACCO, obliga a emetre un pronunciament un cop ha estat aprovada la norma, si bé resta pendent de convalidació pel Parlament de Catalunya.



## 2.2. Anàlisi en termes de competència, de determinats aspectes del DLI 5/2017

A continuació s'exposen les restriccions detectades des del punt de vista de competència més significatives:

- **Transmissió de les autoritzacions de VTC**

L'article 1 del DLI 5/2017 limita la possibilitat de transmissió de les autoritzacions de VTC; en concret, imposa un període de carència durant el qual el titular del títol habilitant per a l'exercici de l'activitat de lloguer de conductor no el pot transmetre. En concret, a partir de l'entrada en vigor de la norma objecte d'anàlisi els titulars de les autoritzacions de VTC només les podran transmetre un cop hagi transcorregut el termini 2 anys des de la data de l'atorgament efectiu de l'autorització en seu favor.

Segons el preàmbul del DLI 5/2017:

*“Amb aquesta mesura es pretén reaccionar de forma immediata a determinades situacions, ja constatades, que fan que determinades empreses accedeixin a la titularitat d'aquestes autoritzacions no ja amb l'objectiu de realitzar l'activitat, sinó simplement per transmetre-les de manera immediata amb una finalitat clarament especulativa.”.*

En efecte, el problema de les rendes regulatòries apareix en aquells entorns de mercat en els quals l'exercici d'una activitat es troba limitat o contingenciat, és a dir, quan normativament es genera de manera artificial una escassetat dels títols que habiliten l'exercici de la mateixa. Aquesta escassetat provoca que les autoritzacions/licències/permisos que possibiliten l'exercici de l'activitat adquireixin valor, siguin objecte d'intercanvi entre els particulars i que l'operador que surt del mercat se n'apropriï del mateix (són casos paradigmàtics els de les licències de taxi o les autoritzacions de les oficines de farmàcia)<sup>20</sup>.

**El sector del lloguer de vehicles amb conductor**, tal i com s'ha exposat amb més detall en l'apartat anterior, -al configurar-se com una activitat en la qual l'entrada es troba limitada- **conforma un entorn de mercat propici per a què sorgeixi el problema de les rendes regulatòries**. En altre termes, les licències de VTC tot i no tenir un valor intrínsec són susceptibles de tenir un valor considerable d'intercanvi en el mercat. La teoria econòmica situaria el preu del títol habilitador per exercir l'activitat en el valor aproximat de les rendes monopolístiques que és esperable que generi l'exploació de l'autorització.

**A judici de l'ACCO el problema que apunta el legislador sobre l'especulació amb les licències de VTC's (rendes regulatòries) és simplement una conseqüència, potser la més fàcilment constatable, de sotmetre a límits quantitius l'exercici de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor.**

---

<sup>20</sup> El problema de les rendes regulatòries ha estat analitzat per l'ACCO en diferents sectors, per exemple, en els darrers informes de regulació: IR 29/2017 sobre del Projecte de decret sobre el model de governança de la pesca professional a Catalunya (per a més detall [http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/20170816\\_IR\\_29\\_2017](http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/20170816_IR_29_2017)) i IR 25/2016 sobre el Projecte de decret pel qual es modifica el Plac rector d'us i gestió de l'àrea protegida de les Illes Medes (per a més detall consulteu <http://acco.gencat.cat/ca/detall/article/Informe-de-regulacio-num.-IR-25-2016-Projecte-de-decret-pel-qual-es-modifica-el-Pla-rector-dus-i-gestio-de-larea-protegida-de-les-illes-Medes-aprovat-pel-Decret-222-2008-d11-de-novembre>).

**L'ACCO aposta clarament per eliminar del DLI5/2017 la prohibició de transmissió de llicències de VTC's durant 2 anys des de què un operador és titular de la mateixa. Aquest posicionament es fonamenta en les següents consideracions:**

**Primer.** La prohibició de transmissió de les llicències de VTC's durant 2 anys des de què se n'és titular **no és una mesura apta per aconseguir l'objectiu que persegueix: impedir l'especulació.** Per tant, no compleix el principi de necessitat inherent a una bona regulació econòmica.

- ✓ D'una banda, perquè l'establiment d'un període de carència de 2 anys **no evita que es generin les referides rendes regulatòries** provocades per l'escassetat de títols habilitadors per l'exercici de l'activitat sinó que, en el millor dels casos, **únicament, el que aconsegueix és posposar o endarrerir la possibilitat de fer-les efectives.**
- ✓ D'altra, perquè fins i tot, existeix el risc que **aquesta prohibició pugui agreujar el problema del valor de les autoritzacions de VTC** ja que el fet de què aquesta mesura afecti únicament a aquells titulars d'autoritzacions que fa menys de 2 anys que ho són, provoca que existeixin autoritzacions que sí que poden ser objecte de transmissió -les dels titulars més antics o incumbents.

Per tant, la mesura de prohibició de transmissió de part de les autoritzacions de VTC's **pot propiciar que en les transmissions que es produeixin el preu encara siguin més elevat com a conseqüència d'haver provocat una escassetat addicional** en un mercat ja de per si reduït.

A més, ja que és esperable que en un termini molt curt de temps entrin al mercat un nombre important de noves autoritzacions de VTC's (entre 3.000 o 10.000 segons la font<sup>21</sup>), com a conseqüència dels pronunciaments del Tribunal Suprem<sup>22</sup>, aquesta mesura impedeix que l'entrada d'aquestes noves autoritzacions pressioni a la baixa el preu de transmissió.

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

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

<sup>22</sup> L'article 134 de la LOTT va ser modificat l'any 2009 per mitjà de la Llei 25/2009, de 29 de desembre (Llei paraigües), en el sentit d'eliminar el rati 1VTC/30TAXIS. Aquesta situació va perdurar fins l'aprovació de la Llei 9/2013, de 4 de juliol, per la qual es va modificar la LOTT i es va suprimir aquest precepte liberalitzador, però sense donar redacció alternativa a aquest precepte. Finalment, el Reial Decret 1057/2015, de 20 de novembre, pel qual es modifica el ROTT, va donar nova redacció a l'article 181.3 d'aquesta norma, establint novament el rati 1VTC/30TAXIS.

Durant aquest breu lapse de temps de liberalització (és a dir, temps en el qual el conegut rati 1VTC/30TAXIS va deixar de tenir cobertura legal tot i persistir en l'ordenament jurídic per via reglamentària) van ser moltes les llicències de VTC's que es van sol·licitar, en concret el nombre de sol·licituds volta les 3.000 (o fins i tot se'n parla de 10.000) i van ser concedides per les autoritats de transport però aquestes concessions van ser recorregudes. Ara, aquests plets es troben en el Tribunal Suprem i a punt de ser resolts per l'alt tribunal, en el sentit de reconèixer als sol·licitants la titularitat de les llicències de VTC's sol·licitades durant el breu període de liberalització.

Per tant, el mercat del lloguer de vehicles amb conductor està a punt de patir un canvi radical, ja que segons dades de l'Observatori de Transport de Viatgers per carretera del Ministeri de Foment (gener del 2017) a Espanya existeixen un total de 5.473 llicències de VTC's i ara es preveu que en un termini molt breu de temps entrin al mercat com a mínim 3.000 autoritzacions noves de VTC's, com a conseqüència dels pronunciaments del Tribunal Suprem [http://www.elconfidencial.com/espana/madrid/2017-02-15/supremo-taxi-madrid-licencias-vtc\\_1331985/](http://www.elconfidencial.com/espana/madrid/2017-02-15/supremo-taxi-madrid-licencias-vtc_1331985/).

Com a darrera reflexió, altra cosa és que aquesta mesura sigui idònia si, com assenyalen certes informacions<sup>23</sup>, l'objectiu de l'impulsor de la norma és impedir que empreses de l'economia digital en el món de transport -que operen amb autoritzacions VTC- puguin penetrar o millorar el seu posicionament, degut a aquesta entrada de noves autoritzacions.

Evidentment, cas que l'objectiu fos aquest darrer, la valoració de l'ACCO ha de ser forçosament la mateixa, atès que qualsevol mesura que signifiqui un barrera d'entrada al mercat sense que l'empari una raó imperiosa d'interès general suposa una restricció de la competència injustificada amb el corresponent perjudici pels consumidors.

**Segon.** La mesura de prohibició recollida al DLI 5/2017 resulta controvertida per ser selectiva, ja que només afecta aquells operadors de VTC's que encara no fa 2 anys que disposen d'autorització per a l'exercici de l'activitat. De manera que **introdueix una diferenciació regulatòria entre operadors de VTC's** que no sembla que pugui justificar-se per una raó imperiosa d'interès general i que **conculca el principi de no discriminació** inherent a una bona regulació econòmica.

Però més enllà de la manca de justificació del tracte diferenciat entre els propis operadors del VTC, resulta remarcable que **aquesta previsió aprofundeix la dualitat regulatòria existent entre el sector del taxi i el del VTC**, doncs les llicències del taxi continuen essent títols transmissibles entre particulars sense trobar-se subjectes a cap restricció en aquest sentit.

Per tant, si com ja s'ha esmentat en l'apartat de consideracions preliminars, és criticable des del punt de vista de la competència la diferenciació normativa existent entre el taxi i el VTC -atès que ambdós normatives regulen de manera distinta un mateix servei en termes econòmics- **avançar i aprofundir en aquesta divergència de regulacions ha de ser valorat negativament per l'ACCO.**

**Tercer.** La referida prohibició **tampoc respecta el principi de proporcionalitat**, existeixen mesures que garanteixen millor l'objectiu d'evitar l'especulació com per exemple, l'obligació de retornar les autoritzacions de VTC quan no s'exerceixi l'activitat amb la condició ineludible que l'administració competent en matèria de transport les posi a disposició dels nous entrants al mercat.

Finalment, assenyalar que **el problema de les rendes regulatòries** que es vol evitar mitjançant la prohibició analitzada i qüestionada en les línies precedents, **sorgeix com a conseqüència de la limitació del nombre d'operadors en el mercat.**

A judici de l'ACCO **per solucionar l'esmentat problema caldria eliminar la limitació en el nombre d'operadors en el mercat dels VTC's** ja que aquesta restricció no només provoca aquest problema sinó que addicionalment **redueix la rivalitat entre els operadors i en limita la competència, tant entre els VTC's i els taxis, com entre els propis VTC's.** Al reduir-se el rati de vehicle per nombre d'habitants és

<sup>23</sup> [http://www.ara.cat/economia/Govern-satisfa-taxistes-decret-VTC\\_0\\_1843015711.html](http://www.ara.cat/economia/Govern-satisfa-taxistes-decret-VTC_0_1843015711.html) i <http://www.naciodigital.cat/noticia/135859/generalitat/posa/fre/intrusisme/taxi/amb/nou/decret/llei>

genera una **escassetat artificial d'operadors** que **limita la capacitat d'elecció dels consumidors** entre les diferents opcions de transport.

Aquesta limitació en les pressions competitives presenta implicacions importants en termes de preus, ja que d'una banda, es **redueixen els incentius a fer baixar els preus del servei per part dels operadors del mercat** i d'altra, el fet que en certs casos, s'hagi produït una entrada en el mercat mitjançant l'adquisició d'una llicència de VTC a un altre operador, **el nou entrant ha de repercutir el cost d'entrada en el mercat tancant (preu de la llicència de VTC) en els preus del servei**. En darrer extrem, aquest augment artificial i ineficient dels preus del servei genera efectes de **substitució d'aquest tipus de transport per altres** i suposa una **transferència de renda dels consumidors als operadors**.

Adicionalment, aquest límit quantitatiu provoca **l'augment en el temps d'espera dels passatgers** i la **reducció en la qualitat del servei ofert així com en els incentius per introduir innovacions**. Tots aquests efectes negatius acaben reduint el benestar del consumidors.

Ateses les consideracions anteriors, **l'ACCO recomana establir un règim de llibertat d'entrada –eliminant els límits quantitatius- en el sector del lloguer de vehicles amb conductor**, fet que permetria solucionar tant els problemes de rendes regulatòries apuntats per l'impulsor del DLI 5/2017 com la resta dels problemes de competència identificats.

La **mesura de prohibició de transmissió de les autoritzacions de VTC** tal i com es troba configurada en el DLI 5/2017 ha de ser qualificada com a:

- **inapropiada**, ja que no soluciona el problema de les rendes regulatòries sinó únicament el posposa només, per a alguns dels operadors del mercat, durant com a màxim 2 anys i, fins i tot, al crear una escassetat addicional, pot provocar un encariment en les transaccions que puguin produir-se.

- **discriminatòria**, ja que només afecta aquells operadors de VTC's que encara no fa 2 anys que disposen d'autorització per a l'exercici d'aquesta activitat (s'està afavorint els incumbents en detriment d'aquells que encara no fa 2 anys que disposen d'autorització). De manera que s'introdueix una diferenciació regulatòria entre operadors de VTC's de manera injustificada.

- **no proporcionada**, doncs existeixen alternatius menys restrictius, com per exemple, el retorn de les autoritzacions de l'administració per part d'aquells que no exerceixen l'activitat, a fi que aquesta les torni a posar en el mercat a disposició dels nous entrants.

Finalment, l'ACCO considera que **l'opció desitjable en termes de competència per resoldre els problemes de les rendes regulatòries** –motiu recollit en el preàmbul del DLI 5/2017 com a justificatiu de la prohibició de transmetre les llicències- **consisteix en eliminar la restricció quantitativa en el nombre d'autoritzacions VTC** (restricció originada per la normativa estatal).

Amb la desaparició d'aquesta importantíssima restricció, ja no resulta necessària la introducció de regulació addicional encaminada a evitar la transmissió d'autoritzacions

de VTC's i l'obtenció dels rendiments econòmics associats, **ja que al desaparèixer l'escassetat de títols habilitadors per a l'exercici de l'activitat, aquests deixaran de tenir valor econòmic.**

**L'eliminació dels límits quantitatius en l'accés a l'activitat de VTC's** no únicament permeten solucionar el problema derivat del valor de les llicències sinó també **potencia tant la rivalitat entre operadors de VTC'S com entre operadors de VTC's i de taxi** de manera que s'incrementen les opcions d'elecció dels consumidors. **Aquest entorn de mercat més competitiu** hauria de possibilitar en major mesura: i) reduir temps d'espera, ii) potenciar la millora de la qualitat de servei i l'aparició d'innovacions, iii) propiciar el descens del preu del servei, etc. En resum, **incrementaria el benestar del consumidor.**

- **Registre electrònic de comunicacions del servei de VTC**

El DLI 5/2017 estableix en el seu article 2 l'obligació de les empreses titulars d'autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor<sup>24</sup> de comunicar, amb caràcter previ a la seva realització, qualsevol prestació de servei al "Registre electrònic de comunicacions dels serveis de lloguer de vehicle amb conductor" que serà gestionat pel Departament competent en matèria de transports de la Generalitat de Catalunya.

L'objectiu de l'exigència de la comunicació prèvia és garantir que l'activitat dels VTC's s'ajusta la normativa estatal en matèria de VTC's que es caracteritza per, com s'ha assenyalat en l'apartat de consideracions preliminars d'aquest document, exigir que els serveis de VTC es contractin amb caràcter previ a la seva prestació (modalitat de pre-contractació o contractació prèvia) i, per tant, impedir tant la circulació com l'estacionament del vehicle en via pública amb la finalitat de captar clients. En aquest sentit, el preàmbul del DLI 5/2017 és clar:

*"Es tracta d'adoptar una mesura que permeti, mitjançant la corresponent inscripció digital, disposar de les eines d'informació i tractament de dades necessàries per a la gestió del sistema de forma que faciliti la gestió de les empreses i la tasca de control de l'Administració.*

*Així mateix, en els termes que es configura la comunicació, resten definits els contorns de la contractació prèvia del servei de lloguer de vehicles amb conductor, per evitar que en la pràctica siguin desvirtuats i això incideixi negativament en el correcte desenvolupament de l'activitat.*

*Es tracta, en definitiva, de garantir que els vehicles amb autorització VTC no captin viatgers circulant per les vies públiques o mentre estiguin estacionats en els llocs de concentració i generació de demanda de serveis de transport de viatgers com són els ports, els aeroports, les estacions ferroviàries i, en general, els que determini l'autoritat local corresponent, inclòs l'àmbit d'influència que així mateix s'hagi determinat." (el subratllat no consta en l'original).*

Des de la perspectiva de simplificació administrativa, **l'obligació de comunicació prèvia dels serveis** per part dels explotadors de les autoritzacions de VTC's només pot ser qualificada com una **càrrega administrativa** que incrementa els costos dels operadors i que dificulta l'exercici de l'activitat.

<sup>24</sup> D'acord amb l'article 2 del DLI 5/2017 aquesta obligació és exigible tant a les empreses que comptin amb autoritzacions de VTC's domiciliades a Catalunya com aquelles residenciadades fora però que prestin serveis a Catalunya d'acord amb allò establert a l'art. 182.5 del ROTT.



L'exigència de la comunicació prèvia dels serveis de VTC constitueix un **mecanisme per garantir** de manera més eficaç **la reserva d'activitat en favor del sector del taxi tant en les recollides de passatgers en la via pública com en l'estacionament en parades habilitades amb l'objectiu de captar clients**. En termes de competència, aquestes limitacions en l'exercici de l'activitat dels VTC's redueixen la competència de forma substancial; provocant, per exemple, **un increment en el temps d'espera per als consumidors**. Aquesta afectació negativa a l'accessibilitat del servei de transport indubtablement redueix el benestar dels consumidors.

A més, la prohibició d'oferir els serveis de VTC en el segment de demanda al carrer (ja sigui a mà alçada o en parades habilitades) **limita les possibilitats dels VTC de generar eficiències**; per tant suposa un **impediment per la reducció de costos i per al descens dels preus del servei de VTC**.

Aquesta limitació del servei de VTC al segment de pre-contractació ja de per sí criticable per les raons exposades, avui dia encara resulta més injustificada si es té present que **gràcies** al major accés per part de la ciutadania **a les evolucions tecnològiques, el segment de demanda al carrer i el de pre-reserva estan confluint de manera molt ràpida** ja que, per exemple, un usuari al carrer amb necessitats de servei de transport pot escollir entre reservar un VTC amb una *app* des del seu telèfon mòbil o decidir aixecar la mà i aturar un taxi, amb un resultat pel que fa al servei obtingut pràcticament idèntic. Per tant, **la digitalització de l'economia provoca que la segmentació tradicional en el mercat del servei de transport de viatgers de menys de 9 places -mà alçada, parada, reserva prèvia- es vagi diluint fins el punt de confondre's**.

Un cop assenyalades les restriccions a la competència que aquesta mesura comporta, en especial el manteniment de l'obligació de pre-contractació als VTC (prohibint-los les altres formes de contractació amb els seus clients) junt amb l'obligació de comunicar al Registre electrònic amb caràcter previ la prestació dels serveis s'ha de concloure que **no responen a l'existència de cap tipus de fallada de mercat ni persegueixen el compliment d'un interès públic**. Per tant no poden ser considerades com a necessàries i no respectarien els principis d'una regulació econòmica eficient.

**L'obligació de comunicació prèvia dels serveis** per part dels explotadors de les autoritzacions de VTC's constitueix una **càrrega administrativa**. A judici de l'ACCO, cal incentivar una major competència entre taxis i VTC's i això passa per **permetre que ambdues tipologies de transport puguin operar en els diferents segments de contractació del servei en igualtat de condicions**; tant en el de pre-contractació, com circulant pels carrers o bé en els estacionaments habilitats a tal efecte, **esdevenint així innecessari tant obligar a comunicar prèviament la contractació del servei com crear el registre electrònic** corresponent.

### 3. CONCLUSIONS

**Primera.** Malgrat l'art. 169 de l'EAC atribueix a la Generalitat de Catalunya competència exclusiva en matèria de transport terrestre de viatgers per carretera que transcorrin íntegrament a Catalunya, fins a l'aprovació del DLI 5/2017 no s'ha regulat el servei de lloguer de vehicle amb conductor a Catalunya, tot i les intenses crítiques des del punt de vista de la competència de les quals ha estat i és objecte la normativa estatal en matèria de VTC aplicable també a Catalunya<sup>25</sup>.

Malauradament, l'acció normativa vehiculada pel DLI 5/2017 no ha permès corregir els desencerts ni millorar la regulació estatal de l'activitat dels VTC; ans el contrari, el DLI 5/2017 ha considerat aquesta regulació com a punt de partida i només hi ha afegit restriccions accessòries que provoquen que **la regulació aplicable a l'activitat de lloguer amb conductor a Catalunya encara sigui més restrictiva i intervencionista que la normativa estatal vigent.**

**Segona.** Hagués estat desitjable apostar per una tramitació normativa que permetés un debat en profunditat i una reflexió conjunta de les diferents aproximacions sobre com s'ha de regular l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, enlloc d'una tramitació normativa extraordinària, com la que suposa fer ús de la facultat legislativa excepcional que implica la figura del Decret Llei.

Una nova regulació en matèria de VTC's hauria de ser el resultat d'un **procés regulatori transparent i obert**, que comptés amb la participació de les parts implicades –operadors incumbents i nous entrants– així com de representants dels usuaris i d'experts independents i innovadors -del món de transport i de la tecnologia- i en el qual s'**avaluï rigorosament l'impacte de les decisions que es vulguin dur a terme.** Un procés d'aquestes característiques hagués garantit, en major mesura, el respecte als principis d'una bona regulació.

**Tercer.** La mesura prevista en l'article 1 del DLI 5/2017 de **limitar la transmissió de les autoritzacions de VTC's és discriminatòria** –per afectar només a aquells operadors de VTC's que encara no fa 2 anys que disposen d'autorització- i **inapropiada**, ja que no soluciona el problema de les rendes regulatòries sinó únicament el posposa i, fins i tot, existeix el risc que l'agreugi, al crear una escassetat addicional de títols transmissibles.

En canvi, l'ACCO considera que **l'opció desitjable en termes de competència per resoldre els problemes de les rendes regulatòries** –motiu recollit en el preàmbul del DLI 5/2017 com a justificatiu de la prohibició de transmetre les llicències- **consisteix en eliminar la restricció quantitativa en el nombre d'autoritzacions VTC** (restricció originada per la normativa estatal).

**Quart.** Quant a l'**obligació dels VTC de comunicar, via registre electrònic, els serveis que han estat contractats amb caràcter previ a la seva prestació**, l'ACCO considera que aquesta previsió **suposa una càrrega administrativa** i persegueix únicament reforçar la prohibició de què els VTC's puguin captar clients mentre circulen o resten estacionats en les parades.

<sup>25</sup> Fins i tot la impugnació davant del Tribunal Suprem d'aquesta normativa per part de la CNMC.

El fet que els operadors de VTC's només puguin prestar el servei de forma pre-contractada constitueix una restricció a la competència que no es troba emparada per cap raó d'interès general ni per cap fallada de mercat. En lloc d'això, cal **incentivar una major competència entre taxis i VTC's i això passa per permetre que ambdues tipologies de transport puguin operar en els diferents segments de contractació del servei en igualtat de condicions**; tant en el de pre-contractació, com circulant pels carrers o bé en els estacionaments habilitats a l'efecte, **esdevenint així innecessari tant comunicar prèviament la contractació del servei com crear el registre electrònic corresponent**.

**Final.** El DLI 5/2017 desatén clarament la recomanació formulada per l'ACCO l'any 2012 en el seu document "*Reflexions procompetitives sobre el model reguladori del taxi i de l'arrendament de vehicles amb conductor*" **sobre la necessitat de què Catalunya compti amb una regulació en matèria de VTC's que permeti la introducció de majors nivells de competència en el mercat de transport urbà de viatgers.**

Per tant, a judici de l'ACCO convalidar aquest Decret Llei suposa **persistir -i fins i tot, en algun aspecte aprofundir- en una regulació que ha estat àmpliament criticada per no ser prou respectuosa en termes de política de competència ni amb els principis d'una regulació econòmica eficient, desaprofitant així l'oportunitat de regular l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor de forma més afavoridora de la competència en pro d'un major benefici pels usuaris.**