



Lehiaren
Euskal Agintaritza
Autoridad Vasca
de la Competencia

Informe sobre el Proyecto de Decreto de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora en la CAE

LEA/AVC nº368-norm-2019

Sumario:

I. ANTECEDENTES	1
II. OBJETO DEL INFORME	2
III. CONTENIDO DEL PROYECTO DE DECRETO.....	3
IV. VALORACIÓN DESDE LA PERSPECTIVA DE COMPETENCIA.....	4
1. Consideraciones generales.....	4
2. Análisis de las medidas incluidas en el Proyecto de Decreto	5
A. Condiciones de explotación del servicio	7
B. Disposición derogatoria.....	11
3. Revisión integral de la regulación vasca	11
V. CONCLUSIÓN	13

Pleno

Alba Urresola Clavero, Presidenta
Rafael Iturriaga Nieva, Vocal
Enara Venturini Álvarez, Vocal
Ainara Herce San Martín, Secretaria

1. El Consejo Vasco de la Competencia (en adelante CVC), con la composición ya expresada, ha dictado en su reunión celebrada el 12 de noviembre de 2019 el siguiente informe.

I. ANTECEDENTES

2. El 13 de diciembre de 2018 el CVC dictó un Informe sobre la Regulación del Arrendamiento de Vehículos con Conductor (VTC) en la Comunidad Autónoma de Euskadi, tras la entrada en vigor del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes



Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor (RD Ley 13/2018)¹. En dicho informe la LEA/AVC analizó el incremento de las barreras y restricciones incluidas en el RD Ley 13/2018 para el ejercicio de la actividad de VTC, además de cuantificar la pérdida de bienestar del consumidor como consecuencia de la regulación existente.

3. Dado que el citado RD Ley 13/2018 abrió una nueva posibilidad de regulación de la actividad de VTC a las CCAA con competencia delegada por el Estado para modificar las condiciones de explotación del servicio, la LEA/AVC recomendaba que dicha regulación adaptara la actual normativa autonómica eliminando aquellos aspectos que habían quedado superados por la regulación estatal. Además, en la medida en que la normativa autonómica entrara a regular las condiciones de ejercicio de la actividad durante el periodo transitorio, se señalaba que debía ajustarse a los principios de buena regulación, evitando establecer barreras de acceso adicionales y requisitos para el ejercicio de la actividad no necesarios, no proporcionales o discriminatorios.

4. Por Orden de la Consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, de 3 de julio de 2019, se inició la tramitación del Proyecto de Decreto de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora de la CAE, cuyo texto se incorpora a la referida Orden (en adelante, el Proyecto de Decreto).

5. El pasado 31 de octubre de 2019 se tuvo conocimiento de que 20 nuevas licencias VTC, pertenecientes a una empresa del sector de vehículos turismo con conductor, empezaban a operar en Euskadi, utilizando la plataforma UBER.

II. OBJETO DEL INFORME

6. El objeto de este informe es analizar si el Proyecto de Decreto introduce restricciones a la competencia, y se emite en base al artículo 3.5 de la Ley 1/2012, de 2 de febrero, de la Autoridad Vasca de la Competencia: “... *la Autoridad Vasca de la Competencia dictaminará, con carácter no vinculante, sobre los proyectos normativos que afecten a la competencia*”. En su caso, se evaluará si se adecua a los principios de buena regulación económica (necesidad, proporcionalidad y no discriminación).

7. El análisis se ciñe estrictamente al estudio del articulado del Proyecto de Decreto desde una perspectiva exclusiva de competencia, sin entrar a valorar las problemáticas fiscales y/o laborales que pueda generar la utilización de plataformas

¹ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-13179



digitales. Dichos problemas ligados a la llamada “economía colaborativa” deberán ser tratados por las administraciones competentes en materia fiscal y/o laboral.

III. CONTENIDO DEL PROYECTO DE DECRETO

8. El Proyecto de Decreto consta de 4 artículos, una disposición derogatoria y una disposición final. Entre las medidas incluidas cabe destacar las recogidas en los artículos 2 y 3, así como en la disposición derogatoria.

9. El artículo 2 regula las **condiciones de explotación del servicio** y recoge las siguientes medidas:

1. Los servicios realizados por los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora **no se pueden prestar si no se han contratado previamente.**

2. Se establece que, tanto la solicitud del servicio como la cumplimentación del contrato de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora se deberá realizar, con carácter obligatorio, con una **antelación mínima de treinta minutos a su prestación** efectiva y deberá quedar constancia de los mismos en el registro de comunicaciones a que se refiere el artículo 3.

3. Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora **no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas para buscar clientes ni propiciar la captación de personas viajeras que no hayan contratado ni solicitado previamente el servicio** en el tiempo previo indicado en el apartado 2 de este artículo.

4. Cuando no estén contratados previamente o prestando servicio o circulando con un fin acreditado distinto a la captación de personas viajeras, los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora **podrán permanecer estacionados de manera que no visibilicen su disponibilidad sin la contratación previa** a que se refiere el apartado 2 de este artículo.

5. Asimismo, al objeto de evitar la captación de personas viajeras en la vía pública, se establece como condición de explotación, que los vehículos adscritos a una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora **no podrán ser geolocalizados** por las potenciales personas usuarias con carácter previo a su contratación.

10. El artículo 3 regula el Registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, en él se recogen las siguientes obligaciones:

1. **Todos los servicios de transporte** que discurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de Euskadi, prestados por vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora, **deberán comunicarse, previamente a su realización, al Registro de comunicaciones** a que se refiere el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor,



2. Las comunicaciones al Registro deberán realizarse conforme a lo establecido en la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, así como en su normativa de desarrollo.

11. En la disposición derogatoria del Proyecto de Decreto **se deroga el artículo 6** de la Orden de 11 de febrero de 2005, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se establece el **número máximo de autorizaciones** de transporte público interurbano de viajeros en automóviles de turismo en la Comunidad Autónoma de Euskadi

IV. VALORACIÓN DESDE LA PERSPECTIVA DE COMPETENCIA

1. Consideraciones generales

12. Debe partirse del hecho de que los VTC compiten en el mercado con los taxis, prestando ambos el mismo servicio de transporte discrecional en vehículo de turismo de hasta 9 plazas. Sin embargo, existe una dualidad en la regulación de ambos servicios².

13. En este sentido, dado que el Proyecto de Decreto que se está analizando tiene por objeto la regulación de una actividad económica, resulta oportuno recordar que cualquier medida que condicione el ejercicio de una actividad económica debe tener presente la perspectiva de la competencia efectiva en los mercados y los principios de la regulación económica eficiente. Esto supone que toda disposición normativa que suponga un límite a una actividad económica debe estar justificada, en particular, conforme a los siguientes principios :

- **necesidad:** la iniciativa normativa debe estar justificada por una razón imperiosa de interés general, basarse en una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

² Las diferencias más destacadas en el ejercicio de la actividad entre los servicios de VTC y los taxis son las siguientes :

- Contrato previo: los VTC deben formalizar un contrato de uso de vehículo previamente y llevar a bordo la documentación acreditativa, solo pueden circular si están prestando un servicio
- Vía pública : los VTC no pueden circular ni permanecer estacionados en la vía pública en busca o a la espera de clientes
- Tarifas: los VTC no están sujetos a tarifas reguladas

En cuanto a los requisitos de acceso, tanto los taxis como los VTC se encuentran sujetos al otorgamiento de un título habilitante previo para ejercer la actividad. En el caso de los taxis deberán contar con la oportuna licencia, mientras que los VTC están sujetos al régimen de autorización.

La singularidad de la autorización a conceder a las VTC versa en que la misma está cuantitativamente condicionada por el número de licencias de taxi otorgadas; regla de proporcionalidad.



- **proporcionalidad**: la iniciativa que se proponga deberá contener la regulación imprescindible para garantizar el objetivo que se persigue, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas que permitan obtener el mismo resultado.
- **no discriminación**: impide el tratamiento diferenciado entre operadores sin ninguna justificación suficiente.

14. En la medida en que se han ido adoptando nuevas regulaciones en esta actividad, la LEA-AVC³, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC)⁴ y otras autoridades autonómicas de competencia⁵ han señalado en diferentes informes que la actual normativa del transporte urbano de pasajeros en vehículos de turismo presenta restricciones para competir, tanto para los taxis como para los VTC, con consecuencias negativas para la prestación del servicio a los consumidores, en términos de mayores precios, menor calidad e innovación, menor oferta disponible y mayores tiempos de espera.

2. Análisis de las medidas incluidas en el Proyecto de Decreto

15. Según se recoge en su texto, el Proyecto de Decreto tiene por objeto, en el marco de la habilitación prevista en la disposición adicional primera del RD Ley 13/2018, de 28 de septiembre, establecer determinadas condiciones adicionales de explotación y control de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora, en relación a las condiciones de precontratación, solicitud de servicios y captación de clientes, que se presten íntegramente en la Comunidad Autónoma de Euskadi, respetando los criterios de proporcionalidad establecidos en la normativa vigente.

Por otra parte, en su disposición derogatoria se procede a derogar expresamente el artículo 6 de la Orden de 11 de febrero de 2005, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se establece el número máximo de autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en automóviles de turismo en la Comunidad Autónoma

³ Informe sobre la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la Comunidad Autónoma de Euskadi, tras la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, desde una óptica de competencia. Expediente LEA/AVC N°311-PROM-2018. Accesible en: https://www.competencia.euskadi.eus/contenidos/informacion/informes/es_informes/adjuntos/311_INF_ORME_VTC_web_es.pdf

⁴ PRO/CNMC/003/18 sobre el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, que modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Accesible en: https://www.cnmc.es/sites/default/files/2273720_12.pdf
IPN/CNMC/020/19 Proyecto de ordenanza reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor del ayuntamiento de Madrid. Accesible en: https://www.cnmc.es/sites/default/files/2562908_11.pdf

⁵ IR 39/2019 sobre el Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos con conductor de hasta nueve plazas (VTC), cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona. http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/20190417_IR-39-2019-Reglament-AMB-serveis-urbans-VTC_DEF_CAST.pdf



de Euskadi, al ser más restrictivo que la regla de proporcionalidad establecida por el art. 48.3 de la ley 16/1987, en la redacción dada por el citado RD Ley 3/2018, de 20 de abril.

16. Con carácter previo cabe señalar que en la exposición de motivos del Proyecto de Decreto no se establece ninguna justificación para la adopción de estas medidas. Únicamente se alude a la disposición adicional primera del RD Ley 13/2018, que establece la habilitación a las comunidades autónomas que por delegación del Estado sean competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora de ámbito nacional, para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los términos establecidos en la propia norma.

Debe tenerse en cuenta el hecho de que el RD Ley 13/2018 acotó qué objetivos podían ser perseguidos por las comunidades autónomas a la hora de regular o ser modificadas las condiciones de explotación de las autorizaciones de VTC nacionales; en este sentido, estableció claramente que las medidas sólo debían pretender la mejora de la movilidad interior de los viajeros o garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios⁶. Sin embargo, a juicio de la LEA/AVC no se ha acreditado de ninguna manera que las medidas establecidas en el Proyecto de Decreto se oriente a dicha finalidad.

17. Como se ha mencionado, la aprobación del RD Ley 13/2018 supuso una limitación definitiva a las posibilidades de las VTC de competir con el sector del taxi, ya que fijó un plazo de 4 años para la desaparición del servicio VTC en el ámbito urbano. Sin embargo el Proyecto de Decreto objeto de análisis restringe todavía más la actividad de los VTC durante estos 4 años que le quedan para poder seguir prestando servicios urbanos, ya que incluye las medidas que se analizan a continuación.

⁶ La Disposición adicional primera del RD Ley 13/2018 señala:

Las comunidades autónomas que por delegación del Estado sean competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, quedan habilitadas para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los términos siguientes:

a) La modificación sólo podrá afectar a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial y podrá referirse a: Condiciones de precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo.

b) **La modificación deberá estar orientada a mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros o a garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios**, respetando los criterios de proporcionalidad establecidos en la normativa vigente. (...) (la negrita no consta en el original).



A. Condiciones de explotación del servicio

18. Contratación previa con antelación mínima de 30 minutos y comunicación de cada servicio al Registro de Comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor⁷. En el artículo 2 del Proyecto de Decreto se establece que solo se pueden prestar los servicios que se hayan contratado previamente. Además, tanto la solicitud del servicio, como la cumplimentación del contrato, de carácter obligatorio, deberán realizarse con una antelación mínima de 30 minutos y deberá quedar constancia de las mismas en el registro de comunicaciones a que se refiere el artículo 3⁸.

19. En la memoria justificativa que acompaña la tramitación del Proyecto de Decreto se señala que la contratación previa de los VTC con una antelación mínima de 30 minutos se ha determinado teniendo en cuenta aspectos operativos, logísticos y de factibilidad real para atender los servicios demandados en el conjunto de la CAE. Así se recoge:

Los primeros, los llamados operativos y los de factibilidad real, atienden a la situación revelada por el sector de las VTCs durante las periódicas reuniones celebradas en el ámbito de la mesa sectorial constituida el año pasado por mandato del Pleno de la Autoridad del Transporte de Euskadi (ATE) considerando por tanto una referencia más que solvente la **situación manifestada consistente en que dado el número de autorizaciones vigentes con vehículos prestando servicios efectivos en Euskadi, las peticiones de los clientes desde que solicitan el servicio a la empresa o titular prestador hasta que se materializa, transcurren como mínimo treinta minutos, reforzada por la cuestión logística, de que dada la orografía de Euskadi y la situación de las bases de las empresas de VTC, la capacidad de respuesta de las mismas se alinea con esa referencia temporal.**

Considerando la imposibilidad legal existente en la actualidad de otorgar nuevas autorizaciones de vehículos VTC por acatamiento del respeto al criterio de proporcionalidad del ratio 1/30 (1 vehículo VTC por cada 30 taxis) se considera que la situación de la flota actual no va a cambiar (sin perjuicio de la eventual ejecución de sentencias pendientes que no conlleven suspensión de la autorización por imposibilidad de prestación efectiva) y por consiguiente, esa referencia

⁷ Registro de comunicaciones a que se refiere el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

https://sede.fomento.gob.es/SEDE_ELECTRONICA/LANG_CASTELLANO/OFICINAS_SECTORIALE/S/TTE_CTRA/RCSAVC/

⁸ Todos los servicios deberán comunicarse al Registro referido en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017 de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias, en materia de arrendamiento de vehículo con conductor:

Artículo 2. Medidas de control

A efectos de control, los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar a la Administración, por vía electrónica, los datos reseñados en el artículo 24 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, antes del inicio de cada servicio que realicen al amparo de dichas autorizaciones. (el subrayado no consta en el original)



temporal va a permanecer estable asegurando la situación del mercado en los términos que conocemos hoy en día lo que argumenta y refuerza este aspecto regulador.

20. Resulta sorprendente que los operadores de VTC no sean capaces de ofrecer un servicio a sus clientes hasta que no hayan transcurrido 30 minutos desde su contratación. En todo caso, introducir esta limitación resulta del todo innecesaria ya que el lapso de 30 minutos se produciría por la propia operativa del servicio. Incluir esta restricción en la norma supone impedir a los operadores que sean más eficientes y reduzcan en el futuro ese prolongado periodo de espera, en detrimento de los usuarios.

A priori y de acuerdo a la información que obra en el expediente administrativo, tampoco resulta una justificación la alusión a la orografía vasca. Por un lado no existe ningún obstáculo orográfico en los servicios prestados en las capitales de la CAE, ni en los servicios prestados entre municipios colindantes o cercanos; por otro, se alude a la sede de las autorizaciones VTC existentes a la fecha como si todas estuvieran ubicadas en lugares orográficamente limitados y además fuera una foto estática que nunca fuese a modificarse. Más bien parece que el Proyecto de Decreto pretende que la situación existente en el mercado de servicio de transporte de viajeros en vehículos de turismo, antes del 31 de octubre de 2019, sea la idónea y deba perpetuarse en el tiempo.

Por ello, resulta una medida absolutamente opuesta a lo señalado en la Disposición adicional primera del RD Ley 13/2018 que señala que las CCAA podrán modificar las condiciones de explotación del servicio de un modo orientado a mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros.

21. En el mismo sentido se pronuncia el Informe jurídico emitido por la asesoría jurídica del Departamento de Desarrollo Económico e infraestructuras, que señala:

(...) es tal la afección al funcionamiento empresarial que ello exige una motivación suficiente por parte de la dirección promotora, no pudiendo darse por tal las observaciones contenidas en la memoria justificativa. (...)

Aunque el Departamento realizó una memoria justificativa complementaria tras dicho informe jurídico, en el que se añadía que los treinta minutos se establecen como cautela para evitar el fraude y para asegurar el cumplimiento del requisito de precontratación, esta LEA-AVC considera que dichos argumentos no justifican una medida tan restrictiva para el funcionamiento de los VTC.

22. Es un hecho constatado que las innovaciones tecnológicas han permitido que la exigencia de precontratación de los servicios de VTC se pueda realizar en un tiempo muy breve, y precisamente por ello los VTC se han convertido en una alternativa real al taxi para muchos usuarios que utilizan los dispositivos informáticos de forma



habitual, los cuales se han beneficiado de la presencia de un nuevo operador en el mercado. Este perfil de usuario valora la inmediatez y eficacia del servicio así como la seguridad que aporta cerrar un precio de antemano en el momento de la contratación. Por tanto, la restricción impuesta por la administración de esperar media hora para poder acceder al mismo, con independencia de donde esté ubicado el vehículo, va en contra de los intereses de los usuarios, puesto que elimina una de las características que modela su preferencia por el VTC frente al taxi.

23. Desde el punto de vista de los operadores de VTC esta medida obstaculiza abiertamente su capacidad de operar en el mercado, ya que su negocio se apoya en gran medida en el uso de aplicaciones móviles y es más que probable que la gran mayoría de los servicios se realicen en un plazo inferior a los 30 minutos desde su contratación. Esta restricción se ve además reforzada por la obligación de comunicar cada uno de los servicios al Registro de comunicaciones de los servicios de VTC.

La imposibilidad de prestar el servicio hasta pasados 30 minutos de la contratación y cumplimentación del contrato imposibilita a los VTC ofrecer un servicio eficaz y competir efectivamente en el mercado, lo que podría provocar la expulsión de operadores del mercado. Esto resulta perjudicial para el usuario de esta modalidad de transporte en turismo, ya que la disminución de operadores provocaría un incremento de costes para el usuario en forma de mayores precios y tiempos de espera.

24. Un plazo mínimo de precontratación, independientemente de su duración, no se encuentra justificado por ninguna razón de interés general; perjudica al usuario; y, limita la competencia en el mercado.

Se trata de una medida discriminatoria porque sólo se aplica a una parte de los operadores del mercado, a los operadores de VTC, ampliando los efectos negativos de la dualidad regulatoria del taxi y VTC. Además de ser una medida no necesaria e injustificada, la LEA/AVC considera que cualquier tiempo mínimo es desproporcionado, independientemente de su duración.

Es una medida que disuade al usuario de utilizar este tipo de transporte ya que anula totalmente la inmediatez de la prestación del servicio, provocando que desaparezca una alternativa válida y eficiente al servicio de taxi, en el segmento de la precontratación en el que ambos modelos compiten.

La evidencia empírica ha demostrado que en otros mercados, la aprobación de un plazo mínimo de precontratación ha supuesto la salida del mercado de los operadores VTC, así sucedió con la aprobación del Reglamento del Área Metropolitana de Barcelona, que fue impugnado tanto por la Autoritat Catalana de la Competència



(ACCO)⁹ como por la CNMC¹⁰ ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. Actualmente este tribunal ha suspendido cautelarmente el plazo de una hora de precontratación por lo que las VTC que utilizan sistemas de geolocalización, como Uber, siguen operando en la ciudad.

En conclusión, la LEA/AVC recomienda la eliminación de esta restricción.

25. Respecto a la **Prohibición de circular por las vías públicas** para evitar buscar clientes ni propiciar la captación de personas viajeras que no hayan contratado ni solicitado previamente el servicio en el tiempo previo de 30 minutos, hay que recordar que, desde sus inicios, los operadores de VTC tienen limitada su actividad al segmento de precontratación y según el art.182.1 del ROTT no pueden circular por la vía pública en busca de clientes, ni esperar estacionados en paradas habilitadas al efecto.

Esta es por tanto una limitación ya establecida en la normativa estatal con anterioridad, por lo que no supone un incremento de las restricciones previamente existentes.

26. En cuanto a la obligación de **no visibilizar su disponibilidad cuando estén estacionados en la vía pública**, es una medida nuevamente discriminatoria e injustificada que amplía y refuerza la restricción mencionada en el punto anterior que prohíbe circular en vías públicas para buscar clientes.

Se trata nuevamente de una medida discriminatoria, ya que afecta únicamente a los operadores VTC y reduce su capacidad de competir en el mercado.

Por tanto, la LEA/AVC recomienda la eliminación de esta restricción.

27. Respecto a la **prohibición de geolocalización**, que tiene el objeto de evitar la captación de personas viajeras en la vía pública, la LEA/AVC considera, que, al igual que sucede con el establecimiento de un tiempo mínimo de precontratación, se trata de una medida restrictiva de la competencia, que perjudica gravemente a los usuarios debido a que se les restringe de manera injustificada el acceso a una información que les permitiría elegir al prestador del servicio en función de sus preferencias.

Esta es una medida que agrava aún más la principal restricción de este Proyecto de Decreto, que es el establecimiento de la contratación previa con una antelación mínima de 30 minutos. No se considera necesaria, ni siquiera desde la óptica de limitar la operatividad de los VTC ya que con la restricción de los 30 minutos deja de tener

⁹

http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxiu/actuacions/20190715_NdP_la_04_2019_DEF.pdf

¹⁰ <https://www.cnmc.es/eu/node/376452>



sentido que los VTC estén geolocalizables para el usuario si no van a poder prestar el servicio hasta que haya pasado la media hora.

Se trata de una medida que ahonda nuevamente en la diferente regulación de operadores de VTC y taxis, ya que aunque éstos últimos también han ido incorporando a sus servicios la utilización de aplicaciones informáticas similares a las de los VTC, no sufren esta prohibición.

Por tanto, la LEA/AVC recomienda la eliminación de esta restricción.

B. Disposición derogatoria

28. En esta disposición **se deroga** expresamente el artículo 6 de la Orden de 11 de febrero de 2005, del Consejero de Transportes y Obras Públicas, por la que se establece **el número máximo de autorizaciones** de transporte público interurbano de viajeros en automóviles de turismo en la Comunidad Autónoma de Euskadi, al ser más restrictivo que la regla de proporcionalidad establecida por el art. 48.3 de la ley 16/1987, en la redacción dada por el citado RD Ley 3/2018, de 20 de abril.

29. A este respecto cabe señalar que la derogación se considera necesaria. Por una parte, porque el número de autorizaciones efectivamente otorgadas supera la contingentación establecida en dicha orden y por otra, porque contraviene la normativa básica pues es más restrictiva que la ratio 1/30 establecida en el RD Ley 13/2018, cuando lo que la regulación permite a las CCAA es aumentar esa proporción y en ningún caso disminuirla.

3. Revisión integral de la regulación vasca

30. A la vista de los aspectos incluidos en el Proyecto de Decreto que estamos analizando, convendría realizar una revisión integral de la normativa vasca reguladora de la actividad de transporte de viajeros en vehículos de turismo: La Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros de Automóviles de Turismo, LTV, y el Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros de Automóviles de turismo, RTV, que regulan los servicios de transporte público urbano e interurbano de viajeros realizados en vehículos de turismo, que transcurran íntegramente en el territorio de la CAE¹¹.

¹¹ Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros de Automóviles de Turismo. BOPV nº 146, de 1 de agosto de 2000.

Decreto 243/2002, de 15 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros de Automóviles de turismo, BOPV nº 233, de 5 de diciembre de 2002. Modificado por Decreto 12/2007, de 30 de enero, de modificación del Reglamento de la Ley de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en automóviles de turismo. BOPV nº 29, de 9 de febrero de 2007.



31. La LEA/AVC en las conclusiones de su informe de 13 de diciembre de 2018, sobre la Regulación del Arrendamiento de Vehículos con conductor (VTC) en la CAE, señalaba que toda vez que el RD Ley abría una nueva posibilidad de regulación de la actividad de VTC a las CCAA con competencia delegada por el Estado, se recomendaba que dicha regulación adaptase la actual normativa autonómica eliminando aquellos aspectos que habían sido superados por la normativa posterior. Además, en la medida en que la normativa autonómica entrase a regular las condiciones de ejercicio de la actividad durante el periodo transitorio, como es el caso del Proyecto de Decreto, debería ajustarse a los principios de buena regulación, evitando establecer barreras de acceso adicionales y requisitos para el ejercicio de la actividad no necesarios, no proporcionales o discriminatorios.

Sería deseable que la normativa vasca se revisara tanto en lo concerniente a los VTC como a los taxis, aportando una mayor flexibilización al uso de estos últimos. Esta revisión normativa se está realizando en otras comunidades autónomas, por ejemplo en la Comunidad de Madrid, donde se ha establecido la tarifa del taxi como un precio máximo en el segmento de precontratación¹².

32. En este sentido hay que señalar que con el Proyecto de Decreto no se solventan todas las incoherencias existentes en la regulación vasca en vigor, por lo que debería ser objeto de revisión para disponer de un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas¹³.

¹² DECRETO 35/2019, de 9 de abril, del Consejo de Gobierno, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio. B.O.C.M. Núm. 86, publicado el 11 de abril de 2019.

¹³ Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Art.129. Principios de buena regulación



V. CONCLUSIÓN

33. Tras analizar el Proyecto de Decreto desde una perspectiva de competencia, LEA/AVC considera conveniente la revisión de los aspectos señalados en el presente informe, eliminando las restricciones no justificadas, a fin de favorecer un marco jurídico de acuerdo a los principios de regulación económica eficiente en beneficio de las personas consumidoras.