

## DECLARACIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO DE CONSEJOS DE LAS AUTORIDADES DE COMPETENCIA SOBRE LA REGULACIÓN EN MATERIA DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR

El [Real Decreto-ley 13/2018](#), de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor modificó el ámbito de las autorizaciones nacionales para prestar este tipo de servicio, determinando que habilitarán, exclusivamente, para realizar servicios de carácter interurbano. Asimismo, el citado Real Decreto-ley estableció un período transitorio de cuatro años durante el cual los titulares de estas autorizaciones podrán continuar prestando servicios en el ámbito urbano<sup>1</sup>.

En octubre de 2018, el Grupo de Consejos de las Autoridades de Competencia<sup>2</sup>, en el que están representadas la CNMC y las autoridades de competencia de las Comunidades Autónomas, adoptó una [declaración conjunta en relación con el mencionado Real Decreto-ley](#). En ella, se recordaba que todas las medidas que adopten las administraciones públicas autonómicas y locales relativas al servicio VTC debían respetar los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación y la conveniencia de que las autoridades de competencia autonómicas ejercieran su función consultiva en esta materia.

Desde entonces, las Autoridades de Competencia han venido siguiendo con preocupación la evolución de la regulación sobre el sector del taxi y VTC. A través de su función consultiva y de estudios, varias Autoridades de Competencia han identificado restricciones a la competencia en la normativa reguladora emitida en el ámbito nacional, autonómico y local, habiendo llegado a impugnar ante los tribunales de justicia determinadas normativas que incorporaban restricciones sobre la competencia injustificadas (para más información sobre las restricciones identificadas y las actuaciones llevadas a cabo, véase el anexo).

En febrero de 2022, la Comisión Europea publicó una *Comunicación sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC)* ([2022/C 62/01](#)), en la que desaconseja numerosas restricciones en la regulación de acceso y ejercicio del sector de taxis y VTC, desde la óptica del correcto funcionamiento y la sostenibilidad del transporte local de pasajeros bajo demanda. En su Comunicación, la Comisión Europea recomienda eliminar una serie de restricciones habituales en el sector del taxi y VTC (como la precontratación, la prohibición de geolocalización o de estacionar en la vía pública, la obligación de volver a sus lugares comerciales entre trayectos, entre otras). Estas restricciones en el sector taxi y VTC coinciden con las que han sido desaconsejadas o recurridas ante los tribunales por la CNMC y las Autoridades de Competencia de las CCAA porque inciden negativamente en la libertad de establecimiento y solo pueden ser admisibles en la medida en que satisfagan los principios de necesidad y proporcionalidad.

---

<sup>1</sup> Es decir, servicios prestados en un único término municipal y zona de prestación conjunta de los servicios de transporte público urbano.

<sup>2</sup> El Grupo de Consejos de las Autoridades de Competencia es un grupo de trabajo del Consejo de Defensa de la Competencia, previsto en el artículo 5 de la [Ley 1/2002](#), de 21 de febrero, de Coordinación de las Competencias del Estado y las Comunidades Autónomas en materia de Defensa de la Competencia

Una vez finalizado el periodo transitorio previsto en Real Decreto-ley 13/2018, no todas las Comunidades Autónomas han regulado la prestación de servicios VTC de carácter urbano<sup>3</sup>. Como consecuencia de la ausencia de regulación, los VTC se exponen a no poder prestar servicio en estos territorios a partir de octubre de 2022.

Asimismo, los enfoques de las regulaciones de las Comunidades Autónomas que han permitido la continuidad del servicio VTC son muy distintos entre sí. Mientras que en algunos territorios se permite seguir operando a los VTC en el ámbito urbano, en otros se ha dificultado enormemente su operativa, imponiendo unos requisitos de difícil cumplimiento, que reducen el atractivo de estos servicios para los consumidores y lastran su competitividad frente al taxi.

El efecto de esta situación regulatoria aboca a una reducción de las posibilidades de elección de los consumidores y una fuerte reducción de la competencia en el mercado global de taxis y VTC, que perjudicará notablemente a consumidores y usuarios.

Habida cuenta de la situación descrita, el Grupo de Consejos de las Autoridades de Competencia, constituido por los consejos de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia, la Autoridad Vasca de la Competencia, la Autoridad Catalana de la Competencia, la Comisión Gallega de la Competencia, la Agencia de la Competencia y de la Regulación Económica de Andalucía, Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunitat Valenciana, el Jurado de Defensa de la Competencia de Extremadura, el Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón y el Tribunal para la Defensa de la Competencia de la Comunidad de Castilla y León,

#### ACUERDA

1. Hacer un llamamiento a las CCAA para que regulen efectivamente la prestación del servicio urbano de VTC en sus territorios y para que las regulaciones no introduzcan requisitos innecesarios desde el punto de vista del interés general o desproporcionados<sup>4</sup>.
2. Hacer un llamamiento para que la potestad normativa en materia de taxi y VTC se ejercite sobre la base de los principios de buena regulación, evitando la introducción de restricciones innecesarias o desproporcionadas sobre cualquiera de los subsectores que perjudican notablemente a los consumidores y usuarios. Todo ello, en línea con lo que promulga la Comisión Europea en su reciente *Comunicación sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC)*.

---

<sup>3</sup> Entre las CCAA que sí han regulado el servicio urbano se encuentran: Andalucía, Aragón, Cantabria, Galicia, Islas Baleares, Islas Canarias, Cataluña, Madrid, Murcia, País Vasco y Valencia.

Por su parte, entre las CCAA que todavía no han regulado la prestación del servicio urbano se encuentran: Asturias, Castilla y León, Castilla – La Mancha (en trámite), Extremadura, La Rioja, Navarra (en trámite), y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.

<sup>4</sup> Según el principio de necesidad, toda medida que restrinja la competencia o las libertades fundamentales de establecimiento y circulación debe estar motivada por la salvaguarda de una razón imperiosa de interés general.

Por su parte, el principio de proporcionalidad busca garantizar que no existan otras medidas menos restrictivas o distorsionadoras que permitan obtener el mismo resultado.

Finalmente, el principio de no discriminación implica que la medida no suponga un trato discriminatorio ni directa ni indirectamente en función de la nacionalidad o el territorio de ubicación del domicilio social.

3. Recordar que la adopción de cualquier limitación o restricción que altere el funcionamiento del mercado deberá venir precedida de una ponderación de los intereses generales que se pretenden salvaguardar, aplicando los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación en la regulación de la actividad.
4. Poner de manifiesto la conveniencia de que toda medida regulatoria o administrativa que pueda restringir la capacidad o los incentivos de los operadores económicos para acceder a un mercado o para competir efectivamente en él se someta a consulta previa de las autoridades de competencia, así como la pertinencia de que se atiendan las recomendaciones de dichas autoridades.

## ANEXO

En el sector del taxi y VTC, las Autoridades de Competencia **han elaborado los siguientes informes** desde la entrada en vigor del Real Decreto ley 13/2018:

1. Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia:
  - [PRO/CNMC/003/18](#), sobre el Real Decreto-Ley 13/2018, que modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor;
  - [IPN/CNMC/020/19](#), sobre el Proyecto de Ordenanza del Ayuntamiento de Madrid reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor;
  - [IPN/CNMC/003/20](#), sobre el Proyecto de Orden por el que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor en la Región de Murcia;
  - [IPN/CNMC/040/20](#) Proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor;
  - [UM/009/19](#) Informe sobre la reclamación relativa a la solicitud de autorización para un vehículo autotaxi de nueve plazas;
  - [UM/01/21](#) Informe sobre la reclamación en relación con un requerimiento de cese de un servicio de envíos en vehículos de turismo.
2. Autoridad Vasca de la Competencia:
  - [LEA/AVC nº311-PROM-2018](#) Informe sobre la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad Autónoma de Euskadi, tras la entrada en vigor del RDL 13/2018, desde una óptica de la competencia.
  - [LEA/AVC nº368-norm-2019](#) Informe sobre el Proyecto de Decreto de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora en la CAE
3. Autoridad Catalana de la Competencia:
  - [ES 15/2018](#): Estudio sobre el sector del transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas: el taxi y los vehículos de alquiler con conductor.
  - [OB 40/2018](#): Valoración, desde una óptica de competencia, del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el cual se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.
  - [IR 38/2019](#) Informe de Regulación sobre el Decreto-ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos en conductor.
  - [IR 39/2019](#): Informe de Regulación 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.

- [IR 58/2022](#): Informe de Regulación relativo a la modificación de los artículos 28, 37, 39 y de la norma complementaria VI del Reglamento metropolitano del taxi.
  - [IR 61/2022](#): Informe de Regulación sobre el Decreto Ley 9/2022, de 5 de julio, de medidas urgentes en materia de alquiler de vehículos con conductor.
4. La Agencia de la Competencia y Regulación Económica de Andalucía emitió una [circular](#) sobre la ordenación del transporte discrecional de pasajeros en vehículos de turismo, con especial incidencia en la normativa de ámbito local.
  5. El Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón (TDCA) elaboró un [informe](#) sobre el carácter restrictivo a la competencia del Decreto-Ley 7/2019, de 12 de marzo del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor;
  6. La Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunidad Valenciana publicó un [Informe](#) sobre el Proyecto de Decreto-Ley del Consell de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor;

Asimismo, con posterioridad a la aprobación del Real Decreto-ley 13/2018, las Autoridades de Competencia **han impugnado las siguientes actuaciones:**

1. Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia:
  - El Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona ([LA/08/2018](#));
  - El Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo de alquiler con conductor de hasta nueve plazas (VTC) cuando prestan servicios urbanos en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona ([LA/03/2019](#));
  - El Decreto 200/2019, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi ([LA/01/2020](#));
  - La Ordenanza Reguladora del Taxi en Valladolid ([UM/024/18](#));
  - La Orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia ([LA/04/2021](#));
  - La modificación de la Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Valencia ([LA/01/2022](#)).
2. La Autoridad Vasca de la Competencia ha impugnado el Decreto 200/2019, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi Sentencia TSJPV; Pendiente de sentencia del TS en recurso de casación.
3. Consejo de la Competencia de Andalucía:
  - El Plan de Movilidad para la Feria de Sevilla 2022, el 27 de junio de 2022.

- La Ordenanza municipal reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la ciudad de Jerez de la Frontera (Cádiz), el 18 de enero de 2021.
- La Modificación del Reglamento Municipal Regulador del Servicio de Transporte de Viajeros en Automóviles de Alquiler, (Auto-taxis) del Ayuntamiento de San Roque, el 9 de abril de 2019.
- La Ordenanza Municipal de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo en el Municipio de Marbella, el 6 de febrero de 2019.
- La Ordenanza Municipal Reguladora del Servicio de Taxi en el ámbito territorial del municipio de Coín (Málaga), el 22 de noviembre de 2016.