



**ESTUDI SOBRE EL SECTOR
DEL TRANSPORT DE
VIATGERS EN VEHICLES DE
FINS A NOU PLACES: EL
TAXI I ELS VEHICLES DE
LLOGUER AMB
CONDUCTOR**

Juny de 2018

REF. NÚM.: ES 15/2018

CONTACTE

Autoritat Catalana de la Competència
Via Laietana, 60, 5a planta
08003 Barcelona
Tel: 93 552 81 60
autoritat.competencia@gencat.cat
<http://acco.gencat.cat/>
[@competenciakat](https://www.instagram.com/competenciakat)
<https://telegram.me/competenciakat>

Índex

1. RESUM EXECUTIU.....	5
2. INTRODUCCIÓ	7
3. DESCRIPCIÓ DEL SECTOR DE TRANSPORT DE VIATGERS EN TURISMES (EL SERVEI DE TAXI I DE VTC)	9
3.1. Marc normatiu	10
3.1.1. El servei de taxi	10
3.1.2. El servei de VTC.....	12
3.2. Estructura de Mercat	15
3.2.1. El servei de taxi	15
3.2.2. El servei de VTC.....	21
3.3. Resum de l'estructura de mercat i contextualització de les dades de Catalunya	24
4. VALORACIÓ DE LES RESTRICCIONS APLICABLES AL SERVEI DEL TAXI I DELS VTC'S.....	26
4.1. Valoració del caràcter dual de la legislació	26
4.2. Valoració del caràcter restrictiu de la legislació.....	27
4.2.1. Restriccions quantitatives d'entrada aplicables als taxis i als VTC's	28
4.2.2. Requisits de flota i característiques de vehicles aplicables als VTC's	33
4.2.3. Preus regulats aplicats al Taxi	35
4.2.4. Regulació de jornades i torns aplicables al sector del taxi.....	35
4.2.5. Limitacions geogràfiques aplicables als taxis i VTC's.....	36
4.2.6. Prohibició d'operar al segment de demanda al carrer aplicable als VTC's	38
4.2.7. Prohibició de compartir vehicle aplicable als taxis i als VTC's.....	39
5. ELS EFECTES DE LES RESTRICCIONS DE LA REGULACIÓ	39
5.1. Els efectes de la regulació del mercat del taxi a la literatura.....	40
5.2. L'Impacte econòmic de les restriccions a la competència	42
5.2.1. L'Impacte econòmic a d'altres països (estudis empírics previs)	42
5.2.2. L'Impacte econòmic: càlcul de les transferències de rendes a l'àrea metropolitana de Barcelona	44
6. PROPOSTES DE L'ACCO	50
6.1. Canvis normatius de la regulació aplicable als serveis de taxi i de VTC	50



6.1.1. L'establiment d'un nou model regulatori: l'eliminació del numerus clausus	50
6.1.2. Modificacions puntuals	51
6.2. Estratègies de reforma per dur a terme un canvi de model regulatori.....	53
6.2.1. Mecanismes de transició aplicats a d'altres països	54
6.2.2. Els límits legals a Espanya per aplicar un sistema de compensació	55
6.2.3. El plantejament d'aquesta qüestió al sector del taxi.....	57
7. REPTES DE FUTUR	59
7.1. Temps d'espera per la prestació del servei	59
7.2. Increment de la taxa d'ocupació del vehicle.....	60
7.3. Cotxe autònom.....	61

1. RESUM EXECUTIU

El sector del servei de transport de viatgers en turismes s'ha expandit de manera notòria i ha experimentat un gran canvi, especialment pel que fa a la generalització del servei de lloguer de vehicles amb conductor (VTC). A més, **és previsible que, en els propers temps, aquest sector es trobi immers en una profunda transformació** provocada per la digitalització de l'economia, el canvi en el model energètic i els reptes de futur propis que encara aquest sector. Tanmateix, **la regulació aplicable a aquest sector segueix una tendència continuïsta, parcialment avalada pels tribunals, que manté i reforça l'esquema tradicional de dualitat regulatòria i d'intensa intervenció administrativa.**

Aquesta regulació genera una pèrdua en el benestar dels consumidors. En concret, a partir de l'exercici empíric realitzat en aquest treball, l'Autoritat Catalana de la Competència (ACCO) estima que les restriccions del nombre d'operadors i el sistema de tarifes regulades han suposat de mitjana, com a mínim, (i) una reducció artificial de l'oferta d'aproximadament 1.000 llicències, (ii) un sobrepreu per carrera del 14% i (iii) una pèrdua de benestar dels consumidors de l'àrea metropolitana de Barcelona al voltant dels 56 milions d'euros/any.

Davant de la constatació d'aquest fet i aprofitant les possibilitats que els factors de canvi ofereixen com element dinamitzador, l'ACCO recomana avaluar i revisar la regulació vigent que, majoritàriament, s'ha de qualificar com a dual i contrària als principis d'una bona regulació econòmica. En concret, **proposem modificacions legislatives que permetin tractar de manera adequada la transformació i expansió del sector i evitar la perpetuació de la transferència de rendes monopolístiques que fins ara ha provocat la regulació.** Tot això, sens menystenir la dificultat que suposa abordar aquesta transformació de forma equilibrada.

En termes generals, l'ACCO considera que cal impulsar un procés de revisió de la regulació i del propi model regulatori que permeti un debat en profunditat. Aquest debat ha d'estar orientat **a l'establiment d'un règim únic i respectuós amb els principis d'una bona regulació econòmica en què el sector del taxi i dels VTC's puguin competir efectivament.**

En particular i sens perjudici de consideracions addicionals per l'acompliment d'interessos generals diferents a la competència, l'ACCO considera que l'opció desitjable en termes de competència consisteix en **iniciar un procés de reformes encaminades cap a un model regulatori basat en el lliure accés a l'entrada, eliminant el règim de *numerus clausus* aplicable al servei de taxi i la ràtio aplicable als VTC's.**

Així mateix, més enllà de les modificacions que suposen un canvi de model, l'ACCO formula recomanacions per dur a terme les següents modificacions puntuals:

- Per una banda, l'ACCO recomana **establir i generalitzar un sistema de llibertat de preus, excepte en aquelles circumstàncies en què calgui corregir l'asimetria informativa mitjançant, en tot cas, l'establiment d'un sistema de preus màxims en funció de les franges horàries.** Aquesta previsió, amb independència que s'elimini o no la vigent diferenciació en segments d'activitat, **ha de permetre als taxis competir efectivament amb els VTC's.**
- Finalment, pel que fa a la resta de requisits d'exercici de l'activitat, l'ACCO considera que cal adoptar només aquelles mesures que, de manera eficaç i transversal, permetin la consecució de raons imperioses d'interès general. Així, per



una banda, **es recomana limitar la imposició de requisits de seguretat i qualitat del servei a aquells que estiguin justificats i siguin imprescindibles i no discriminatoris**. Per altra banda, es recomana (i) **flexibilitzar els calendaris i jornades imposats als taxistes i les limitacions geogràfiques que s'imposen als serveis del taxi i dels VTC's** i (ii) **introduir la possibilitat general de fer un ús compartit dels serveis**, sobretot tenint en compte les possibilitats que ofereix l'evolució tecnològica.

2. INTRODUCCIÓ

D'acord amb la regulació sectorial, l'activitat de transport discrecional de viatgers en turismes s'ofereix mitjançant dues modalitats de transport, en concret, el servei de taxi i el servei de lloguer de vehicles amb conductor (en endavant, "VTC"). El servei que presten ambdós operadors és materialment idèntic i cobreix una necessitat única dels ciutadans/consumidors que es pot descriure de la següent manera: la necessitat de ser transportat en turisme des d'un punt d'origen concret fins a una destinació concreta sense seguir les rutes prefixades del transport públic regular.

Tanmateix, el legislador ha establert tradicionalment regulacions altament restrictives i diferents per les dues modalitats de transport. Sobre aquesta qüestió, les autoritats de competència¹ han manifestat que la dualitat regulatòria i les restriccions quantitatives s'expliquen, en gran mesura, per la intenció del regulador de mantenir l'equilibri entre els dos tipus d'operadors o mantenir la (històrica) reserva d'activitat del taxi. Aquest suggeriment formulat per les autoritats de competència sobre l'objectiu del legislador, de fet, ha estat expressament declarat pel propi legislador en diverses ocasions².

Aquesta voluntat del regulador d'evitar la competència plena entre els dos sectors ha adquirit una força renovada en els darrers temps en què els equilibris imposats per la regulació s'han vist amenaçats per esdeveniments recents aliens a la voluntat del legislador. Aquesta nova situació s'ha generat com a conseqüència de diverses pugnes judicials que afectaven, en concret, la regulació dels VTC's. En concret, els pronunciaments judicials que havien de posar fi a aquestes pugnes podien donar entrada a un nombre molt alt d'operadors de VTC, situació que, segons la visió del legislador, afectaria l'equilibri que la legislació havia garantit tradicionalment entre els dos tipus d'operadors³.

¹ Per exemple, la Comissió Europea va fer públic (setembre de 2016) un Informe sobre el transport de passatgers en taxi, vehicles amb conductor i cotxe compartit en la Unió Europea (<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharing-final-report.pdf>).

² Sense anar més lluny, 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 afirma el següent al seu preàmbul: "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."

³ En concret, es tracta de pugnes judicials en relació amb dues qüestions diferents: (i) Per una banda, es van impugnar les denegacions d'autoritzacions durant el període de la liberalització legal i durant un breu període posterior al nou tancament del mercat. El Tribunal Suprem va concloure que amb la promulgació de la Llei 25/2009, de 29 de desembre (Llei paraigües) i la modificació de l'article 134 de la LOTT, el legislador estatal va liberalitzar l'entrada al mercat i, entre els anys 2010 i 2013, no existia base legal per aplicar la ràtio màxima de VTC's prevista al ROTT (sentències de 27 de gener de 2014 dictades als recursos de cassació 5892/2011 i 962/2012). A partir de l'any 2013, tot i que el legislador estatal va tornar a incorporar a la llei la possibilitat d'establir una ràtio màxima, el Tribunal Suprem ha considerat que les previsions del ROTT no eren aplicables fins que es va modificar l'any 2015 en virtut del Reial Decret 1057/2015, de 20 de novembre (el Reial Decret 1057/15) que establia novament la ràtio 1VTC/30TAXIS (sentència del Tribunal Suprem, de 6 de novembre de 2017, dictada al recurs de cassació 3542/2015). Com a conseqüència d'aquestes resolucions judicials es va produir l'entrada d'un gran nombre de VTC's al mercat; (ii) D'altra banda, la CNMC va impugnar determinades restriccions a la competència establertes en la normativa dels VTC's (Reial Decret 1057/15), entre d'altres la ràtio 1/30. Tot i que finalment el Tribunal Suprem va concloure que la mesura era legal (sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs 438/2017), fins al mes de juny de 2018 va existir la possibilitat de que aquesta mesura restrictiva es considerés il·legal i, per via judicial, es liberalitzés l'entrada al mercat.

En aquesta nova situació, el legislador no va voler assumir les conseqüències de l'entrada de nous operadors al mercat i va manifestar la seva voluntat renovada d'impedir que, com a conseqüència dels esdeveniments judicials, es trenqués l'equilibri tradicionalment buscat. Amb aquest objectiu, tant el legislador com el regulador local⁴ han adoptat recentment noves mesures per reforçar els mecanismes que limiten la competència⁵.

En tot cas, més enllà de la crítica a l'objectiu de la regulació, s'ha constatat que les normatives aplicables a ambdós serveis contenen regulacions altament intervencionistes que introdueixen tant limitacions per accedir al mercat com requeriments per a l'exercici de l'activitat. Tant l'Autoritat Catalana de la Competència (en endavant, "ACCO") com d'altres autoritats de competència⁶ s'han mostrat crítics amb aquesta regulació intervencionista⁷.

Així doncs, cal concloure a títol d'introducció, que els serveis de taxi i de VTC a Catalunya són una activitat privada regulada per una normativa molt intervencionista i amb importants limitacions tant a l'accés com a l'exercici de l'activitat. Es tracta d'una regulació que, a més a més, té per objectiu limitar la competència efectiva entre els VTC's i els operadors de taxi amb la repercussió que això suposa per als consumidors.

⁴ El regulador metropolità també ha adoptat la mateixa estratègia. En el marc de l'aprovació del projecte de Reglament d'Ordenació de transport urbà de viatgers amb conductor de vehicles de fins a nou places que circula íntegrament dins l'àmbit de l'Àrea Metropolitana, el regulador metropolità ha manifestat la voluntat restrictiva. Segons l'informe de secretaria, l'AMB considera que ha d'intervenir per corregir una situació que es caracteritza per l'entrada de nous operadors de VTC i l'augment de la competència per al sector del taxi: "[I]es sentències estimatòries de diversos tribunals han determinat l'aparició d'un molt important nombre de noves llicències d'VTC amb el resultat que es pretén avaluar i rectificar mitjançant el present procediment normatiu". (Informe de secretaria del projecte accessible a l'enllaç següent: <http://www.amb.cat/documents/11696/6646229/Informe+Secretaria+Reglamento+VTC/3a945928-97a2-46d2-ad76-c806a0270a3d>.)

⁵ Per evitar la impugnació de la ràtio 1/30 establerta a nivell reglamentaria, el govern ha blindat la ràtio 1/30 imponent aquesta proporció a la LOTT, segons queda redactada pel Reial Decret-llei 3/2018, de 20 d'abril, pel qual es modifica la LOTT en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor. Per altra banda, el regulador metropolità també ha adoptat la mateixa estratègia amb l'adopció del Reglament d'Ordenació de transport urbà de viatgers amb conductor de vehicles de fins a nou places que circula íntegrament dins l'àmbit de l'Àrea Metropolitana.

⁶ La CNMC va interposar recurs contenciós-administratiu davant del Tribunal Suprem contra 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 (nota de premsa sobre aquesta impugnació (<https://www.cnmc.es/eu/node/232281>) i l'informe econòmic en el qual es fonamenta aquesta impugnació (https://www.cnmc.es/sites/default/files/1487884_27.pdf). Més recentment, la CNMC ha demanat la derogació del Reial Decret 1076/2017, de 29 de desembre, pel que s'estableixen normes complementaries al ROTT aprovat per Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre, en relació amb l'explotació de les autoritzacions d'arrendaments de vehicles amb conductor, que introduïa una regulació paral·lela a l'establerta pel DLI 5/2017 (https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/Notas%20de%20prensa/2018/20180227_%20NP_Rcurso_RD_%20VTC.pdf i https://www.cnmc.es/sites/default/files/1873330_7.pdf).

⁷ En relació amb el Decret Llei 5/2017, l'any 2017, l'ACCO va publicar l'Informe de Regulació 31/2017 (http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxius/actuacions/20170905_IR-31-2017-WEB.pdf). Així mateix, l'any 2018, l'ACCO ha emès l'Informe de Regulació 32/2018 sobre el Reglament de l'AMB on es va considerar anti-competitiu tant l'objectiu de l'Àrea Metropolitana a l'hora d'adoptar el Reglament com les mesures concretes imposades a l'àmbit metropolità.

Sobre la base d'aquestes consideracions introductòries, aquest treball s'estructura en les següents seccions: (i) una descripció dels dos sectors (**secció tercera**); (ii) una valoració, des del punt de vista de la competència, de la regulació aplicable als sectors del taxi i dels VTC's (**secció quarta**); (iii) un recull d'estudis empírics econòmics i el càlcul de la pèrdua de benestar a l'àrea metropolitana de Barcelona generada per la regulació (**secció cinquena**); (iv) la proposta de mesures que, segons el parer de l'ACCO, poden constituir el fonament d'un entorn de mercat menys regulat i més afavoridor de l'eficiència i la innovació en el sector del transport (**secció sisena**); i (v) una descripció dels reptes de futur (**secció setena**).

3. DESCRIPCIÓ DEL SECTOR DE TRANSPORT DE VIATGERS EN TURISMES (EL SERVEI DE TAXI I DE VTC)

El sector del transport discrecional de viatgers en turismes⁸ pot considerar-se una activitat única on no s'observen diferències materials rellevants entre el servei que presten els operadors de taxi i el que presten els operadors de VTC. Tanmateix, per la influència normativa, tradicionalment s'ha considerat que aquesta activitat comprèn dues tipologies de serveis o sectors, el servei de taxi i el de l'arrendament de vehicles amb conductor o VTC.

També per influència de la regulació, tradicionalment el mercat del transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme es pot dividir en tres segments, segons la manera com els clients contracten els serveis: (i) contractació a mà alçada de vehicles que circulen per la via pública⁹; (ii) la contractació de vehicles estacionats a les parades¹⁰; (iii) la contractació prèvia del vehicle mitjançant una centraleta o emissora o qualsevol altre mitjà¹¹ -que és el segment en el que els consumidors es troben en una posició més

⁸ Ambdós tipologies de serveis (el servei de taxi i de VTC) queden incloses dins de la categoria de "transport públic discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places (o vehicles de turisme)" perquè ambdues tipologies de serveis responen a les següents característiques: (i) són serveis de transport de viatgers perquè estan dedicats a realitzar els desplaçaments de les persones i llurs equipatges en vehicles construïts i adaptats a tal finalitat; (ii) són activitats privades que realitzen transports públics, doncs es realitzen per compte d'altri i mitjançant un preu o una retribució, per persones físiques o jurídiques dedicades professionalment al transport, encara que el realitzin empreses privades. La definició que realitza la LOTT d'aquests tipus de transports com a públics no té cap relació amb la reserva de la seva prestació al sector públic, sinó que fa referència a la seva naturalesa, en contraposició amb el transport privat (que és aquell que es realitza per compte propi, per satisfer necessitats particulars o com a complement d'altres activitats principals realitzades per empreses o establiments del mateix subjecte, i directament vinculat al correcte desenvolupament d'aquestes activitats); (iii) són serveis de transport discrecional atès que no es presten d'acord amb uns itineraris lineals o unes xarxes zonals i amb una periodicitat determinada; i (iv) finalment, ambdós tipus de serveis de transport es realitzen en vehicles de fins a nou places o vehicles de turisme.

⁹ En aquest segment, el consumidor té una gran incertesa respecte el temps d'espera per trobar un taxi i, per tant, no existeix una veritable elecció del prestador, sinó que s'opta per agafar el primer taxi disponible sense parar atenció a les prestacions del vehicle.

¹⁰ L'usuari es dirigeix cap a les zones especialment habilitades com a parades de taxis. Aquest sistema resulta especialment operatiu en el cas d'aeroports i estacions de tren o autobús, ja que permet un contacte ràpid amb el client, de tal manera que se satisfà una demanda quasi constant. En aquest segment, l'usuari tampoc exerceix una veritable elecció del prestador doncs, en la majoria d'ocasions, ha de contractar el servei del primer vehicle de la parada.

¹¹ En aquest cas, el servei de transport és sol·licitat pel client, ja sigui per telèfon o a través de qualsevol altre mitjà de comunicació disponible (per ex. Internet). Aquest tercer segment (contractació prèvia del servei) és el que ha experimentat un major creixement en els últims anys, i el que previsiblement serà el més utilitzat en el futur (tant via telefònica com per internet). En aquest segment, els consumidors es troben en una posició

favorable per escollir el prestador del servei atenent a criteris com el preu ofert, les prestacions del vehicle (per exemple, la seva capacitat), etc-. Tan mateix, es tracta d'una divisió tradicional motivada per la regulació del sector que, amb l'evolució de les noves tecnologies i de la contractació electrònica, comença a perdre vigència des d'un punt de vista econòmic.

En tot cas, tenint en compte la situació actual de l'evolució tecnològica, **ambdós serveis es poden considerar serveis substitutius en el segment de la reserva prèvia**, que és el que ha crescut més en els últims anys. És més, per l'efecte de la immediatesa de les aplicacions tecnològiques, els límits entre la pre-reserva i la contractació a mà alçada són cada vegada menys clars i podria considerar-se que els dos serveis també competeixen en el segment de la contractació a mà alçada.

Feta aquesta introducció genèrica, en aquesta secció s'exposa el marc normatiu que regula el sector del transport de viatgers (apartat 3.1.) i l'estructura del mercat (apartat 3.2). En l'últim apartat (apartat 3.3.), es fa un resum de les dades de mercat a Catalunya i es posen en context amb les dades nacionals.

3.1. Marc normatiu

En aquest apartat s'exposa el marc normatiu al que estan sotmesos els operadors de taxi (apartat 3.1.1.) i els operadors de VTC (apartat 3.1.2.).

3.1.1. El servei de taxi

Tot i que sovint es qualifiqui el servei de taxi com un servei públic, aquesta qualificació no ha estat admesa pel Consell d'Estat. El taxi és un "servei adreçat al públic" i "de marcat interès general", qüestió diferent a la qualificació de servei públic¹². Així mateix, recentment, el Tribunal Suprem ha establert que "[e]l sector del taxi (...), si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (...) al objeto de garantizar su calidad y seguridad"¹³. Sobre la base de la premissa que el taxi no es configura com un servei públic es formulen totes les consideracions posteriors sobre la justificació i la proporcionalitat de les restriccions imposades pel legislador.

En particular, a Catalunya, el servei de taxi es troba regulat per la Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi (en endavant, la "**Llei del Taxi**")¹⁴. La intervenció administrativa del servei del taxi, que s'implementa amb la Llei del Taxi, es concreta en normes que imposen tres

més favorable per escollir el prestador del servei - ja sigui un taxi o un VTC - atenent a criteris com el preu ofert, les prestacions del vehicle (per exemple, la seva capacitat), etc.

¹² El Consell d'Estat considera que el taxi és una activitat privada dirigida al públic i d'un marcat interès general, en ocasions qualificada de servei públic virtual o improp, així com de servei privat d'interès públic o de servei d'interès públic, que requereix una autorització administrativa de funcionament. Dictamen del Consell d'Estat núm. 1272/2005, relatiu al Projecte de Decret pel qual s'aprova el Reglament dels serveis de transport públic urbà en automòbils de turisme de la Comunitat de Madrid.

¹³ Sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs número 438/2017, fonament setè.

¹⁴ La Llei del Taxi estableix que el taxi és una "activitat privada reglamentada que complementa les prestacions pròpies del transport col·lectiu", i que la seva regulació respon als següents principis: (i) la intervenció administrativa, fonamentada en la necessària garantia d'interès públic per a l'assoliment d'un nivell òptim de qualitat en la prestació del servei; (ii) l'equilibri econòmic de l'activitat i la suficiència del servei, que es concreta en la limitació del nombre d'autoritzacions de l'activitat i l'establiment de tarifes obligatòries; (iii) la universalitat, l'accessibilitat i el respecte dels drets dels usuaris.

categories de restriccions: restriccions quantitatives d'accés, restriccions de qualitat i seguretat del servei i restriccions de preu.

En primer lloc, en relació amb les restriccions quantitatives d'accés, cal senyalar que la Llei del Taxi estableix **un règim d'autorització administrativa** (coneguda com a llicència de taxi¹⁵) per accedir al mercat, amb la **possibilitat de fixar un *numerus clausus* d'operadors**. En concret, la Llei del Taxi autoritza els ens locals que determinin el nombre de llicències de taxi o contingent "atenent sempre la necessitat i la conveniència del servei al públic, i la caracterització de l'oferta i la demanda en llur àmbit territorial per tal de garantir la rendibilitat suficient de l'explotació del servei" (art.6). La pròpia Llei del Taxi especifica quins són els factors a tenir en compte en la determinació del contingent i la majoria d'ells presenten un clar component econòmic. També s'estableix aquesta possibilitat en relació amb les autoritzacions interurbanes.

El *numerus clausus* de llicències fixat per les administracions competents sovint és molt restrictiu. De fet, en força municipis s'ha arribat al líndar màxim i no s'emeten noves llicències. Per tant, es tracta de mercats tancats des de fa anys que comporta que **hi hagi operadors que, malgrat complir amb els requisits establerts a la normativa, no poden accedir al mercat, o que només ho poden fer mitjançant l'adquisició d'una llicència a un altre operador i previ desemborsament d'un elevat import** (mercat secundari de llicències de taxi).

Finalment, cal esmentar que aquests títols administratius es troben sotmesos a una condició de territorialitat. D'una banda, els serveis urbans de taxi només es poden prestar en el municipi en el qual s'ha obtingut la llicència urbana i, de l'altra, la Llei del Taxi només autoritza a iniciar serveis interurbans en el terme municipal per al qual s'ha expedit la llicència urbana o en el municipi on s'ha expedit l'autorització interurbana (article 22). Aquest fet impossibilita que els serveis interurbans es puguin iniciar en qualsevol altre municipi (per exemple, allà on han finalitzat un servei).

En segon lloc, en relació amb les restriccions referides a la **qualitat i la seguretat en la prestació del servei**, cal destacar-ne les següents:

- S'exigeix que el conductor (ja sigui el titular de l'autorització o un conductor assalariat) obtingui un certificat que acrediti la superació de determinades proves.
- Algunes ordenances locals, habilitades per la Llei del Taxi (article 24.1), també han regulat les condicions exigibles als vehicles, les condicions d'estacionament, els torns a les parades i la circulació dels vehicles per les vies públiques, o l'establiment de torns, dies de descans i les vacances¹⁶.

¹⁵ La Llei del Taxi configura un règim d'accés basat en un sistema de doble títol habilitant, en funció de si es presten serveis urbans (que transcorren íntegrament per sòl urbà i urbanitzable d'un mateix terme municipal o àmbit metropolità i l'atorguen els ens locals) o interurbans (entre diversos termes municipals que les atorguen la Generalitat de Catalunya). Amb caràcter general, disposar de la llicència urbana és condició necessària per a obtenir l'autorització interurbana.

¹⁶ Així, per exemple l'AMB estableix reglamentàriament que "[e]ls taxis únicament tindran disponibilitat de prestació de serveis els dies, torns i horaris per als quals estiguin expressament autoritzats. No podran, per tant, prestar serveis els dies de descans obligatori ni fora dels torns i horaris autoritzats. Mitjançant norma complementària es determinaran els dies de descans obligatori, torns i horaris que regiran en la prestació del servei. L'EMT, anualment, autoritzarà horaris especials en dies concrets en funció de circumstàncies o

- S'estableix l'obligació de prestar el servei (articulada com a dret de les persones usuàries), en el sentit que els taxistes només poden negar-se a prestar un servei en circumstàncies molt concretes (article 25 Llei del Taxi).
- Es preveu que la contractació del servei de taxi es faci mitjançant la contractació de la capacitat total del vehicle, sens perjudici de que l'entitat competent pugui regular en determinades circumstàncies l'ús compartit del servei (article 21.1 de la Llei del Taxi).
- Es permet, sota el paraigües de la qualitat del servei, l'establiment d'altres prescripcions malgrat no tenir una relació directa amb aquesta. Normes relatives a la indumentària i equipament dels conductors o a les condicions per fer publicitat a l'exterior i/o interior del vehicle.

En tercer lloc, en relació amb les restriccions relacionades amb el preu del servei de taxi, la **Llei del Taxi estableix un règim de tarifes obligatòries**, fixades per una o altra administració en funció del tipus de serveis prestats¹⁷. En tot cas, les tarifes fixades per l'Administració són preus fixes als que no es pot aplicar cap descompte per part de l'operador.

3.1.2. *El servei de VTC*

Tot i que la Generalitat de Catalunya té atribuïda en exclusiva la competència sobre els transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament pel territori de Catalunya (article 169 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya¹⁸), tradicionalment aquest sector no havia estat regulat pel legislador català. A falta de regulació d'àmbit català, a Catalunya, l'activitat estava subjecte a la normativa establerta per la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres (en endavant, la "**LOTT**"), desenvolupada (i) pel Reglament de la Llei d'ordenació del transport terrestre aprovat per Real Decret 1211/1990, de 28 de setembre (en endavant, el "**ROTT**") i (ii) per l'Ordre FOM/36/2008¹⁹,-

esdeveniments que generen un major grau de mobilitat ciutadana" (article 37.1 del Reglament metropolità del taxi).

¹⁷ Si les tarifes s'apliquen a la prestació de serveis urbans, la seva fixació correspondrà a l'ens local competent i, si s'apliquen a serveis interurbans, correspondrà al departament de la Generalitat de Catalunya competent en matèria de transports.

¹⁸ L'article 169 de l'Estatut d'Autonomia estableix el següent: "Correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou en tot cas: a) La regulació, la planificació, la gestió, la coordinació i la inspecció dels serveis i les activitats; b) La regulació de la intervenció administrativa per a l'exercici de les activitats de transport; c) La regulació del transport urbà i dels serveis de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme; d) La regulació específica del transport turístic, escolar o de menors, sanitari, funerari, de mercaderies perilloses o peribles i d'altres que requereixin un règim específic, respectant les competències estatals sobre seguretat pública; e) La regulació d'un sistema de mediació en matèria de transports; i f) La potestat tarifària sobre transports terrestres".

¹⁹ 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.

normes que van ser modificades l'any 2015 amb l'adopció del Reial Decret 1057/15 i l'Orde FOM/2799/2015²⁰.

L'any 2017 es va exercir la competència normativa per part del legislador català. El servei de VTC es va regular, per primer cop a Catalunya, mitjançant l'aprovació 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 (en endavant, el "**DLI 5/2017**"), tot i que aquesta norma va estar temporalment suspesa (entre el 3 de novembre de 2017 i el 21 de març de 2018)²¹ per la interposició del recurs d'inconstitucionalitat per part del govern de l'Estat²². Tanmateix, mitjançant l'aprovació del DLI 5/2017²³ no es va substituir l'aplicació de la LOTT sinó que es van establir exigències addicionals i, per tant, després de 2017, la normativa catalana i estatal són d'aplicació concurrent.

Resumidament, actualment són d'aplicació a tot Catalunya les següents normes:

- Normes amb rang de llei: (i) la LOTT (d'àmbit estatal)²⁴; i (ii) el DLI 5/2017 (d'àmbit català), que actualment no està suspesa perquè la suspensió inicialment dictada, com a conseqüència de la interposició d'un recurs d'inconstitucionalitat, ha estat aixecada durant el mes de març de 2018 (i per tant ja no resulta d'aplicació el Real Decret 1076/2017, de 29 de desembre, pel que s'estableixen normes complementàries al ROTT);
- Normes de rang inferior a la llei i d'àmbit estatal: (i) el ROTT i (ii) l'Orde FOM/36/2008, l'última modificació dels quals (el Reial Decret 1057/15 i l'Orde FOM/2799/2015) s'ha impugnat davant del Tribunal Suprem.
- Normativa de rang inferior a la llei, d'àmbit inferior a l'autonòmic: la regulació estatal i catalana s'aplica de manera concurrent amb la normativa adoptada, per exemple, per l'Àrea Metropolitana de Barcelona (en endavant, "**AMB**").

Aquesta normativa imposa tant restriccions quantitatives d'accés a l'activitat de VTC - establint un règim d'autorització administrativa - com restriccions d'exercici de l'activitat.

En primer lloc, en relació amb **les restriccions d'accés a l'activitat de VTC**, fins a principis de juny de 2018, la normativa imposa el compliment dels següents requisits:

²⁰ La *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* va recórrer les modificacions d'aquesta norma (<https://www.cnmc.es/node/232281>). El recurs es va estimar parcialment mitjançant sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny, dictada al recurs 438/2017.

²¹ La suspensió es va aixecar el 21 de març de 2018. Vegeu la informació al següent enllaç: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2018-4238>.

²² Vegeu la informació al següent enllaç: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2017-14163.

²³ Així, mateix, en paral·lel a la introducció del DLI 5/2017, l'Estat ha adoptat el Real Decret 1076/2017, de 29 de desembre, pel que s'estableixen normes complementàries al ROTT i que introdueix les mateixes mesures que el DLI 5/2017, de manera que les regulacions aplicables a Catalunya i a la resta de l'Estat són equivalents.

²⁴ Segons va ser modificada per la llei 9/2013, de 4 de juliol i pel Reial Decret-Llei 3/2018, de 20 d'abril, pel qual es modifica la LOTT en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor, convalidat pel Congrés dels Diputats el 10 de maig de 2018. Vegeu la resolució de convalidació al següent enllaç: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-6894.

- L'obtenció d'una autorització administrativa prèvia per part del prestador²⁵. Cal tenir en compte, no obstant, que l'article 180.2 del ROTT (així com l'art. 1 de l'Ordre FOM/36/200843) exigeix una autorització per a cada un dels vehicles amb els quals es pretén realitzar l'activitat, sense que es faci esment a l'autorització del prestador.
- L'obligació d'acreditar que no existeix una desproporció manifesta entre les llicències de taxi i les de VTC. La LOTT va ser modificada l'any 2009 per mitjà de la Llei 25/2009, de 29 de desembre, de modificació de diverses lleis per adaptar-les a la Llei de lliure accés a les activitats de serveis, en el sentit d'eliminar la ràtio 1VTC/30TAXIS. Aquest període de liberalització de l'entrada de nous VTC's va perdurar fins l'aprovació de la Llei 9/2013, de 4 de juliol, per la qual es va suprimir de la LOTT el precepte liberalitzador. Finalment, dos anys després del restabliment del sistema contingentat d'entrada al mercat, es va promulgar el Reial Decret 1057/2015, de 20 de novembre, pel qual es modifica el ROTT per donar nova redacció a l'article 181.3 d'aquesta norma, establint novament la ràtio 1VTC/30TAXIS. Tres anys més tard, amb la modificació operada pel Reial Decret-Llei 3/2018, de 20 d'abril, pel qual es modifica la LOTT en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor (en endavant, el "**Reial Decret-Llei 3/2018**"), el legislador va elevar a rang legal el criteri de la ràtio 1/30. Així, des de l'any 2018, la pròpia LOTT (article 48.3) estableix que procedeix denegar l'atorgament de llicències de VTC quan, a la comunitat autònoma de domicili, la proporció sigui superior a trenta taxis per cada VTC. Aquesta mateixa proporció s'estableix al Reglament d'Ordenació de transport urbà de viatgers amb conductor de vehicles de fins a nou places que circula íntegrament dins l'àmbit de l'Àrea Metropolitana (en endavant, el "**Reglament de l'AMB**")²⁶ (**Límits quantitativus**).
- L'obligació de complir una sèrie de condicions i característiques mínimes d'equipament, potència i prestacions²⁷, com per exemple, no disposar de més de nou places ni més de 10 anys d'antiguitat²⁸. (**Requisits tècnics**).

Cal tenir en compte que -sigui per l'aplicació de l'article 1 del DLI 5/2017 (l'aplicació del qual va estar temporalment suspesa) o de l'article 1 del Real Decreto 1076/2017 quan el primer estava suspès²⁹- es limita la possibilitat de transmissió de les autoritzacions de VTC. En concret, la normativa imposa un període de carència de dos anys durant el qual el titular del títol habilitant per a l'exercici de l'activitat de lloguer de conductor no el pot transmetre.

²⁵ A Catalunya, l'òrgan competent en matèria de transport interurbà encarregat d'atorgar aquesta autorització és el departament competent en matèria de transports de la Generalitat de Catalunya.

²⁶ El Reglament de l'AMB va ser aprovat el 26 de juny de 2018 (<http://taxi.amb.cat/ca/actualitat/noticies/detall/-/noticiataxi/aprovat-definitivament-el-reglament-de-l-amb-que-regulara-els-serveis-urbans/7043051/956832>).

²⁷ Aquests requeriments tècnics pel que fa a la flota de vehicles es troba regulat a l'article 181.2 del ROTT.

²⁸ Fins al juny de 2018, la legislació també imposava l'obligació de disposar d'un mínim de 7 de vehicles dedicats a l'activitat de VTC. Aquesta restricció va ser anul·lada pel Tribunal Suprem, mitjançant sentència, de 4 de juny, recurs 438/2017.

²⁹ La mateixa regulació que estableix el DLI 5/2017 es va introduir a nivell estatal mitjançant el Real Decreto 1076/2017, de 29 de desembre, pel que s'estableixen normes complementàries al ROTT. La CNMC ha demanat la derogació d'aquesta norma (<https://www.cnmc.es/node/367864>).

En segon lloc, en relació amb les restriccions a l'exercici de l'activitat, tot i que els operadors de VTC poden fixar lliurement els seus preus, els operadors estan subjectes, principalment, al compliment dels següents requisits (article 182 ROTT i articles 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 **contractació prèvia**). Per tant, es prohibeix la circulació per la via pública dels VTC amb la finalitat de captar clients així com l'estacionament dels vehicles en via pública per contactar amb els clients. (**Prohibició d'exercici**). A aquests efectes, la regulació obliga als operadors a comunicar el trajecte a un registre públic amb caràcter previ a la realització del viatge.
- Cal llogar la totalitat del vehicle; no és possible llogar les places de forma separada a diferents arrendataris. (**Prohibició d'exercici**).
- Tot i que l'autorització de VTC té eficàcia nacional, els VTC hauran de ser utilitzats habitualment al 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. En tot cas, tots aquells operadors que no disposin de l'autorització atorgada per l'AMB, no poden realitzar trajectes que s'iniciïn i finalitzin a l'àrea metropolitana. (**Límits geogràfics**).

3.2. Estructura de Mercat

En aquest apartat es descriuen alguns indicadors de mercat del sector del taxi (apartat 3.2.1.) i del VTC (3.2.2.) i l'evolució d'aquests indicadors en els darrers anys³⁰.

3.2.1. El servei de taxi

A continuació s'avaluen diferents paràmetres del servei de taxi.

Número d'operadors i proporció respecte la població

D'acord amb l'enquesta de l'INE, l'any 1994 (any en que es va iniciar l'enquesta), hi havia 13.696 llicències de taxi a Catalunya i l'any 2017 n'hi havia un total de 13.428. Això implica que, **entre 1994 i 2017, l'oferta de taxis va caure en un 2%**.

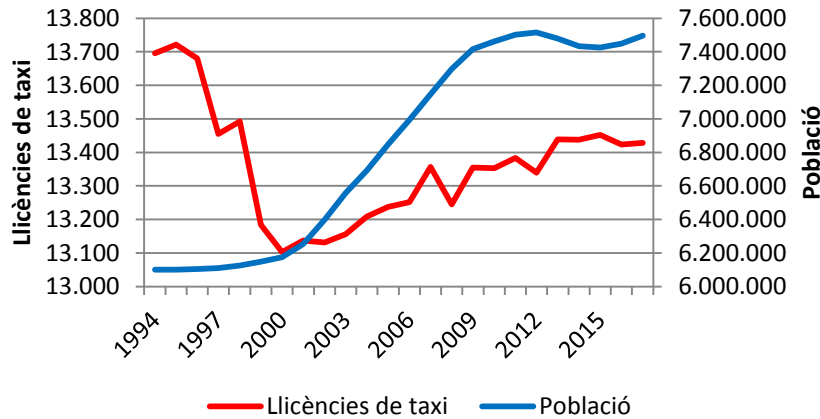
Tanmateix, no es va mantenir una tendència decreixent durant tot el període des de 1994. Com es pot observar al gràfic següent (gràfic núm. 1), el nombre de llicències va caure de manera pronunciada a finals de la dècada del noranta fins a l'any 2000. Des de llavors i durant els últims setze anys, el nombre de llicències ha augmentat però el total de llicències ha quedat per sota del nombre inicial operatiu l'any 1994.

Durant aquest període, en canvi, la població no va presentar la mateixa tendència. Com es pot observar, la població de Catalunya va créixer de 6.100.436 a 7.496.276 habitants.

³⁰ Cal assenyalar, en tot cas, que la dualitat regulatòria té implicacions sobre la disponibilitat de dades utilitzades per fonamentar aquesta apartat. Així, mentre que per al sector del taxi es pot fer una radiografia bastant completa de la seva evolució i els actors que la componen, les dades respecte el sector del VTC són escasses, i per tant, es desconeix l'evolució de elements fonamentals com són el preu o el nombre d'empreses que conformen el mercat.

Aquesta tendència contraposada entre oferta i demanda va implicar una caiguda de la proporció de taxis per cada 1.000 habitants que va passar de ser 2,25 (l'any 1994) a ser 1,79 (l'any 2017).

Gràfic 1. Nombre de llicències de taxi i població a Catalunya (1994-2017).



Font: Elaboració pròpia en base a dades de l'INE i de l'IDESCAT.

Nota: els dades sobre llicències de taxi corresponen a 31 de juliol de cada any mentre que els dades sobre població són d'1 de gener de cada any

Distribució geogràfica

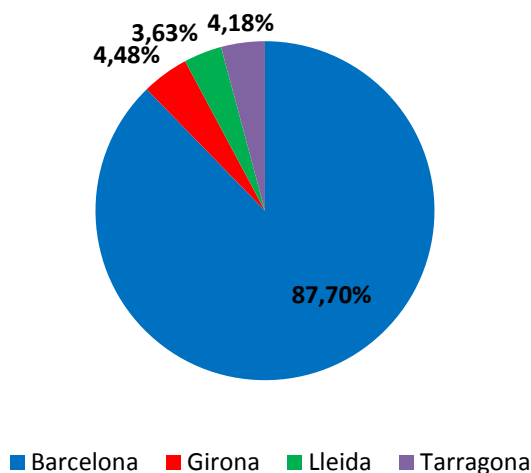
Cal destacar que, tal i com mostra el següent gràfic, gairebé **el 88% de les llicències pertany a la província de Barcelona**. Dels 11.774 taxis de la província de Barcelona a l'any 2016, 10.523 pertanyen a l'AMB, entitat composta per trenta-sis municipis³¹. La província que segueix en nombre de llicències és Girona, on es concentren el 5% de les llicències. En tot cas, la proporció de taxis per cada 1.000 habitants³² és de 2,13 a la província de Barcelona, de 1,14 per a Lleida i menys de 1 per a la resta de províncies³³.

³¹ Veure la informació al següent enllaç: <http://www.amb.cat/web/amb/la-institucio/presentacio>.

³² El nombre de taxis és el publicat a l'enquesta de taxis de l'INE. La població correspon a l'IDESCAT.

³³ Com a referència, el nombre de taxis per a 1000 habitants era de 2.2 a Roma, 2.4 a Milà, 1.6 a Florència, 1.8 a Bolonya, 1.7 a Torí, 1.4 a Gènova i 0.5 a Palerm a 2007 (OCDE, 2007) i de 3.06 a Bulgària, 1.63 a Polònia, 1.51 a Espanya, 0.94 a Luxemburgo, 0.9 a França i 0.7 a Malta a l'any 2015 segons dades de nombre de taxis de la Comissió Europea (2016) i població per països d'Eurostat.

Gràfic 2. Distribució de llicències per províncies a Catalunya (2017).



Font: Elaboració pròpia en base a INE.
Nota: els dades sobre llicències de taxi corresponen a 31 de juliol de cada any.

Transmissió de llicències i concentració de títols habilitants

En relació amb la transmissió de llicències, al següent gràfic es pot observar l'evolució del nombre de llicències per 1.000 habitants (esquerra del gràfic) i el preu mig de transmissió de les llicències (dreta del gràfic)³⁴. La relació entre les dues variables sembla inversa. **La quantitat de llicències per 1.000 habitants cau des de finals dels anys noranta i, poc després, el preu comença a pujar, mantenint una tendència creixent**³⁵.

L'única excepció a aquesta tendència van ser els anys de crisi. Tot i que en els anys de crisi el preu cau un 32% en 5 anys (entre 2008 i 2013, passant de 144.172,97 euros a 98.745,16 euros), entre extrems, és a dir, **entre 1986 i 2016, l'increment del preu és del 173% en valors constants de 2016 (de 49.074,96 euros l'any 1986 a 134.115 euros l'any 2016)**³⁶.

Tanmateix, **si es calcula a preu corrents, l'increment arriba gairebé al 600%**. D'aquesta manera, una llicència que costava 19.230³⁷ euros l'any 1986, al 2016 és ven per 134.115 euros. **El nombre de llicències per cada 1.000 habitants, per la seva banda, va caure en un 15% en 30 anys.**

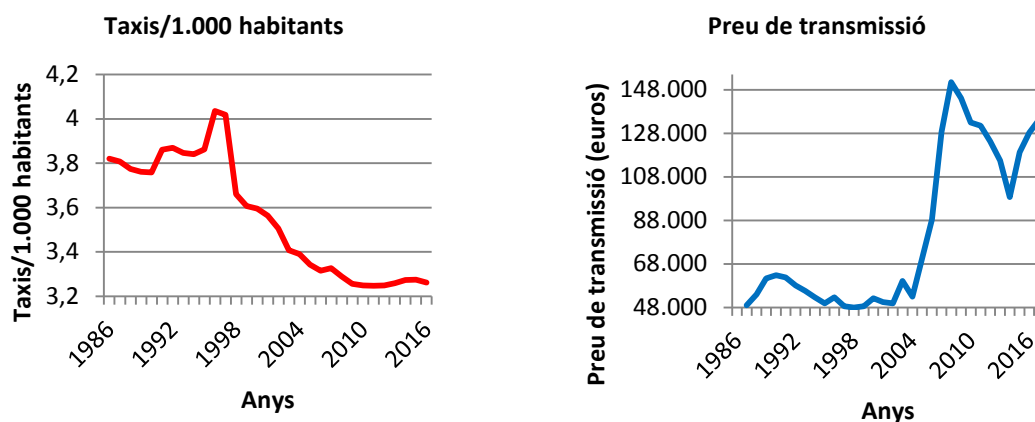
³⁴ L'índex s'ha fet amb els preus de transmissió de llicències actualitzat a l'any 2016.

³⁵ Aquesta relació inversa entre el nombre de llicències i el seu preu de transmissió, també va ser contrastada pels casos de les ciutats de Istanbul i Nova York per Çetin i i Eryigit (2011, 2013). En aquests casos estudiats prèviament es conclou que una reducció de les llicències fa augmentar les rendes artificials del taxi (Totes les dades de l'àrea metropolitana de Barcelona van ser facilitades per l'IMET, en cas de que no s'especifiqui el contrari.)

³⁶ Els preus corrents (període vigent) de les llicències els ha proporcionat l'IMET. L'actualització del preu en valors constants d'octubre de 2016 (període de referència) ha estat feta amb l'actualitzador de rendes de l'INE.

³⁷ Actualitzat a preus de 2016, amb l'actualitzador de rendes de l'INE, correspon a un preu de 49.074,96 euros

Gràfic 3. Evolució nombre de llicències/ 1.000 habitants i preu de transmissió de llicències. AMB 1986-2016.



Font: Elaboració pròpia en base a dades IDESCAT, Diputació de Barcelona i Institut Metropolità del Taxi.³⁸

Per altra banda, en relació amb la concentració de títols, més d'un 90% de les llicències estan en mans de propietaris que tenen una única llicència. La titularitat de la resta de llicències (10% l'any 2016) es divideix entre propietaris de més d'una llicència i empreses. Aquestes últimes dos categories van augmentar en quantitat en un 163% i un 397%, respectivament, des de 1996.

Dels 10.523 vehicles amb llicència de taxi que operaven l'any 2016, 3.264 es trobarien adscrits a una de les 38 emissores de ràdio que operen en aquesta àrea. Així mateix també es podrien utilitzar com a mínim 12 aplicacions: Mytaxi, Joinup, Taxiclick, Taximes App, Eytaxi, Ntaxi, Taxi Class Bcn, Pidetaxi, Taxi Ecològic, Taxiline, Kuiktaxi i Enjoytaxi³⁹.

Nivell d'activitat i sistemes de contractació

Pel que fa al nombre de trajectes, segons l'última enquesta de mobilitat quotidiana de l'any 2006 -duta a terme per l'Autoritat de Transport Metropolità (ATM)-, en dies feiners, es fan més de 87.760 desplaçaments diaris en taxi. Durant el cap de setmana, el total de desplaçaments diaris en taxi arriba a 62.964. Aquestes xifres representen el 0,4% dels desplaçaments totals de la població⁴⁰. A la regió metropolitana de Barcelona, en concret, aquests trajectes representen, el 0,5% dels desplaçaments⁴¹.

Així mateix, segons dades de l'IMET⁴², entre 2013 i 2015 **s'ha produït un increment de prop del 9% del nombre de viatges realitzats amb taxi a l'AMB**. Mentre l'any 2013 es varen realitzar 56.116.596 viatges, l'any 2015 es varen realitzar 60.929.327 viatges.

³⁸ Falta la dada de població de l'any 1997 i la de preu de transmissió de llicències de l'any 2004.

³⁹ Informació de l'expedient de concentració econòmica 11/2016 HAILO-MYTAXI.

⁴⁰ Veure les dades citades al text relatives als desplaçaments totals de la població al següent enllaç: http://doc.atm.cat/ca/_dir_EMQ_cat/01_MOBILITAT_QUOTIDIANA/files/assets/common/downloads/publicacion.pdf.

⁴¹ L'AMB està conformada per 164 municipis pertanyents a les comarques del Barcelonès, el Baix Llobregat, el Garraf, l'Alt Penedès, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental i el Maresme. http://doc.atm.cat/ca/_dir_EMQ_rmb/01_MOBILITAT_QUOTIDIANA/.

⁴² Dades aportades en el marc de l'expedient de concentració econòmica 11/2016 HAILO-MYTAXI.



L'IMET estima (com a mínim respecte dels trajectes realitzats l'any 2015) que **prop del 80% d'aquests trajectes s'haurien realitzat durant el dia** (entre les 06:00 H. i les 21:59 H.), és a dir, uns 48.743.462 trajectes. **El 20% restant de trajectes s'haurien realitzat de nit** (entre les 22:00 H. i les 05:59 H.), és a dir, 12.185.865 trajectes⁴³.

Pel que fa al temps d'espera, segons les enquestes Òmnibus Municipals de l'Ajuntament de Barcelona, l'última vegada que els enquestats van agafar un taxi de dia a l'AMB, un 39,7% el va agafar de forma immediata, un 33,4% en menys de 5 minuts, un 23,3% entre 5 i 15 minuts i la resta més de 16 minuts. Per altra banda, dels que van fer ús del servei de nit, un 28,6% el va agafar de forma immediata, un 30,5% en menys de 5 minuts, un 28,3% entre 5 i 15 minuts, un 7,8% entre 16 i 30 minuts i un 4,1% més de 30 minuts.

Per altra banda, tal i com consta a l'informe HAYLO-MYTAXI⁴⁴, segons les enquestes Òmnibus Municipals de l'Ajuntament de Barcelona de juny 2015 i de desembre de 2015⁴⁵, entre el 2,4% i el 4,7% dels taxis contractats durant el dia s'haurien contractat mitjançant una *app*. Entre el 12,4% i el 14,4% s'haurien contractat mitjançant una radioemissora. La resta s'haurien contractat directament al carrer (aixecant la mà o en una parada de taxi).

Durant la nit, entre el 2,9% i el 4,7% dels taxis haurien estat contractats mitjançant una *app* i entre el 8,9% i 9,4% s'haurien contractat mitjançant una radioemissora, la resta s'haurien contractat directament al carrer⁴⁶.

Estructura tarifària i facturació

La regulació estableix una **estructura tarifària del servei** que és complexa. Aquesta inclou la baixada de bandera, un preu per quilòmetre recorregut, un per hora i diversos complements com per exemple a l'aeroport, a estacions de tren i per nits festives, entre altres. Així mateix, a excepció dels complements, els preus varien d'acord al moment del dia i entre dies laborables i festius.

Així, la tarifa T-1 és d'aplicació al període diürn (8-20 h) dels dies laborables. La T-2 és d'aplicació al període nocturn (20-8 h) dels dies laborables, els dissabtes, diumenges i festius de 06:00 a 20:00 h i els dilluns i laborables després de festius de 00:00 a 08:00 h. La tarifa T-3 és d'aplicació els dissabtes, diumenges i festius de 00:00 a 06:00 i de 20:00 a 24:00; finalment, hi ha una tarifa T-4 pels viatges entre l'aeroport i el moll adossat.

Taula 1. Esquema de tarifes del taxi

CONCEPTE ⁴⁷	T1	T2	T3
Preu de baixada de bandera (€)	2,10	2,10	2,3
Preu per quilòmetre (€)	1,1	1,3	1,4
Preu per hora (€)	21,27	21,70	21,70

Font: elaboració pròpia.

⁴³ Expedient de concentració econòmica 11/2016 HAILO-MYTAXI.

⁴⁴ Expedient de concentració econòmica 11/2016 HAILO-MYTAXI.

⁴⁵ Cal indicar que a l'enquesta de juny de 2015 es van realitzar 1.009 entrevistes i a la de desembre de 2015 es van realitzar 1.026 entrevistes.

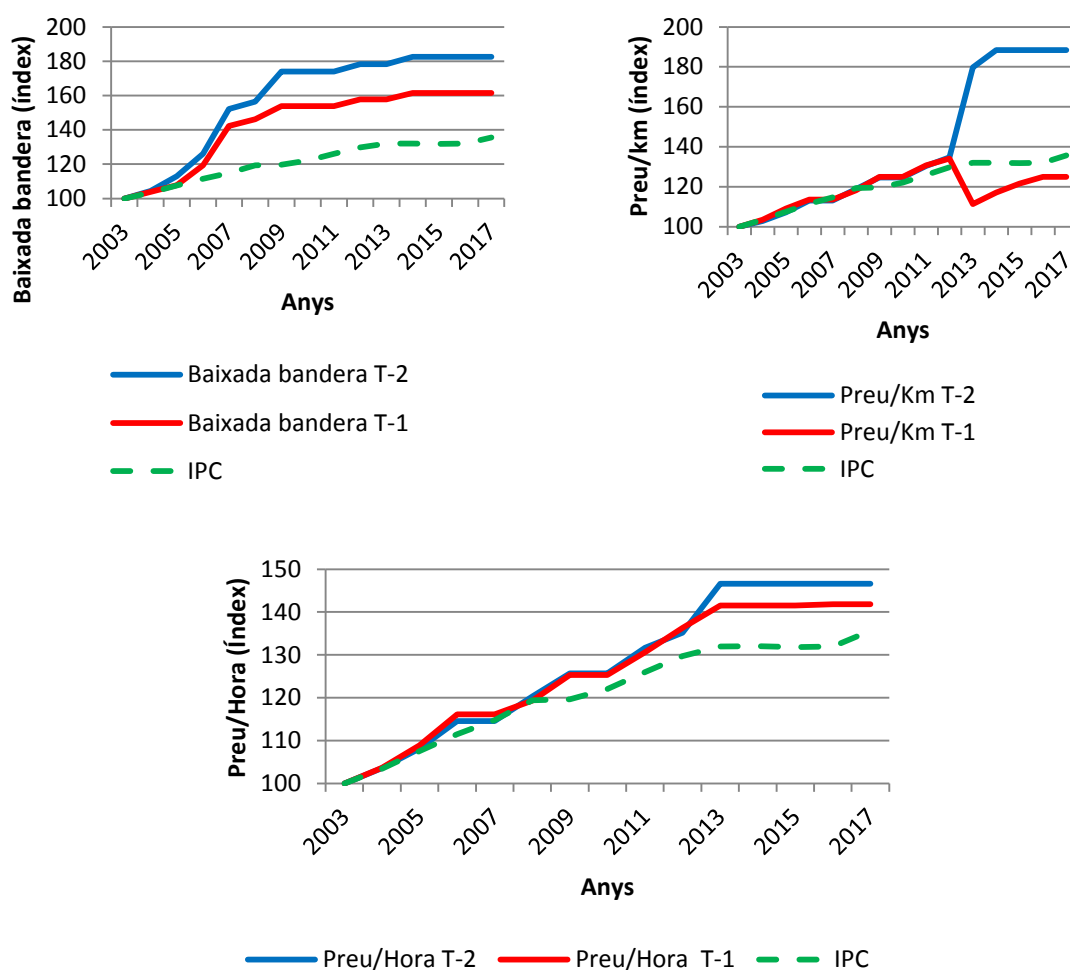
⁴⁶ Veure la informació de l'expedient de concentració econòmica 11/2016 HAILO-MYTAXI.

⁴⁷ Dades de 2017.

Al gràfic següent es pot observar l'evolució del preu de baixada de bandera, quilòmetre recorregut i hora entre 2003 i 2017, en comparació amb l'evolució de l'Índex de Preu al Consumidor (IPC). S'exclou la tarifa T-3, en tant es va introduir a l'any 2013.

Cal assenyalar que l'IPC mostra un increment del 35,6% entre 2003 i 2017. Per la seva banda, la baixada de bandera de la T-1 va créixer un 61,5% entre 2003 i 2017 i la de la T-2 un 82,6%. Per altra banda, el preu per quilòmetre recorregut va augmentar un 88% en la T-2 i un 25% en la T-1. Finalment, el preu per hora va créixer un 42% en la T-1 i un 47% en la T-2. D'aquesta manera, **els preus del taxi van créixer per sobre l'IPC en tots els casos, a excepció del preu per quilòmetre en la T-1.**

Gràfic 4. Índex de l'evolució de tarifes i IPC per a l'AMB. Anys 2003-2017.



Font: Elaboració pròpia en base a dades de l'IMET de tarifes i de l'IDESCAT de IPC Catalunya. Índex base 2003=100. IPC 2017 = Octubre.

La facturació mitjana per hora d'un taxista a l'AMB va passar de 18,44 euros l'any 2005 a 23,32 euros l'any 2016, en valors corrents. En valors constants de 2016, l'increment va ser de 22,05 euros a 23,32⁴⁸ euros. Tanmateix, la tendència a l'alça de la

⁴⁸ Rendes actualitzades a desembre 2016 amb l'eina d'actualització de rendes de l'INE.

facturació no va ser uniforme durant tot el període. De fet, als anys 2009 i 2011-2013 la facturació va baixar, per tornar a pujar a partir de l'any 2014.

Amb la facturació mitjana, i suposant que els taxistes fan torns de 8 hores durant 5 dies a la setmana⁴⁹ i durant 48 setmanes de l'any, **la facturació mitjana anual d'un taxista va passar de 35.405 euros l'any 2005 a 44.774 euros l'any 2016 en valors corrents. Els càlculs en euros a preus de l'any 2016 permeten estimar que es va passar d'una facturació de 42.336 euros l'any 2005 a 44.774 euros.**

3.2.2. El servei de VTC

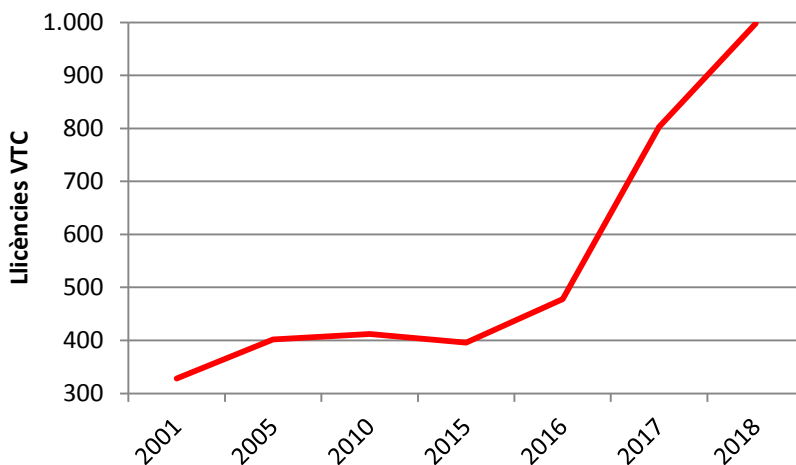
A continuació s'avaluen diferents paràmetres del servei de VTC.

Número d'operadors i proporció respecte la població

D'acord amb les estadístiques que publica el Ministeri de Foment⁵⁰, hi havia a tota Espanya un total de 6.259 autoritzacions de VTC a dia 1 de desembre de 2017 i **7.306 autoritzacions a dia 2 d'abril de 2018**. A diferència de la tendència al sector del taxi, **el nombre de llicències de VTC ha augmentat durant els últims 20 anys**.

En concret, com mostra el gràfic següent, el nombre total de llicències a Catalunya va passar de 328 llicències, l'1 de gener de 2001, a 803 llicències, l'1 de gener de 2017, i a 998 a 2 d'abril de 2018. Aquestes xifres impliquen un augment del nombre de llicències en 145% (a 1 de gener de 2017) i en 204% (a 2 d'abril de 2018), que, com s'observa, correspon majorment a l'augment de 2016.

Gràfic 5. Evolució del nombre de llicències de VTC a Catalunya (2001-2018).



Font: Elaboració pròpia en base a dades del Ministeri de Foment (2018). Les dades corresponen al 1 de gener dels anys 2001, 2005, 2010, 2015, 2016, 2017, excepte l'any 2018 que correspon a 2 d'abril.

⁴⁹ Al període diürn (de 6 a 22) hi ha l'obligació de, com a mínim, fer un horari de 10 hores amb dues hores de descans per menjar incloses; al nocturn (22 a 6) el servei mínim és de 8 hores.

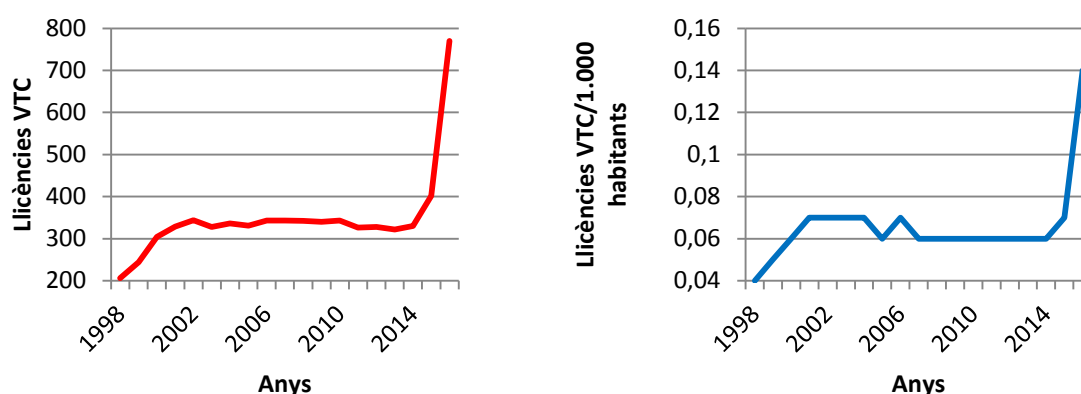
⁵⁰ Hi ha un desfasament entre les dades aportades pel Ministeri de Foment i per l'INE.

Cal tenir en compte que, després de diversos pronunciaments judicials, les autoritats competents preveien que, entre 2017 i 2018, entrarien al mercat uns 3.000 operadors nous de VTC a nivell estatal. Fins aquest moment (abril de 2018), aquesta estimació s'ha concretat amb l'entrada de 1.833 operadors nous a nivell estatal⁵¹ -dels quals, 195 estan domiciliats a Catalunya⁵²- respecte el número d'operadors de gener de 2017.

Pel que fa a la proporció d'operadors respecte el nombre d'habitants, el gràfic següent mostra l'evolució del nombre de llicències de VTC en valor absolut i en llicències per a 1.000 habitants des de l'any 1998 fins al 2016⁵³ a Barcelona. En nombre de llicències per cada 1.000 habitants, es pot observar que els primers anys la relació creix. Després d'aquest període inicial, la relació baixa i es manté estable durant quasi 10 anys en 0,06 llicències de VTC per a 1.000 habitants. Tanmateix, en els últims anys de la mostra, la relació torna a créixer per establir-se en un valor actual de 0,14 llicències per cada 1.000 habitants.

Tot i que del gràfic es desprèn que ha pujat la proporció de **VTC's** per habitant considerablement, cal assenyalar que s'ha arribat al valor de **0,14 llicències per 1.000 habitants al 2016**, mentre que per al mateix any, el nombre de llicències de taxi cada 1.000 habitants era de 2,15 d'acord amb les dades de l'enquesta del taxi de l'INE i la població de l'IDESCAT.

Gràfic 6. Evolució del nombre de llicències de VTC a Barcelona (en nombre i en nombre cada 1.000 habitants). Anys 1998-2016⁵⁴.



Font: Elaboració pròpia en base a dades de la Direcció General de Transports i Mobilitat i IDESCAT.

⁵¹ Aquest increment representa un increment del 33,49%.

⁵² Aquest increment representa un increment del 24,28%.

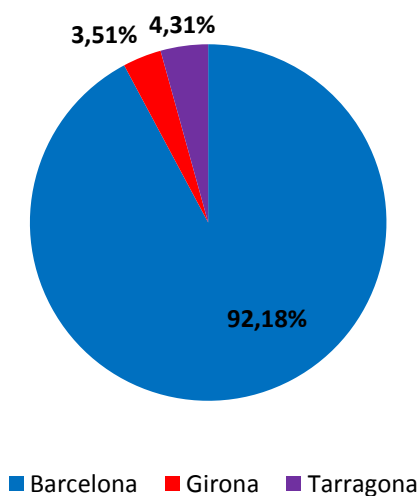
⁵³ Pel que fa a la proporció de VTC's respecte la població, s'utilitzarà com a paràmetre les dades de Barcelona perquè és d'esperar que l'evolució del nombre de llicències per a la província de Barcelona sigui molt semblant a la de tota Catalunya.

⁵⁴ Les dades del nombre de VTC's corresponen a 31 de desembre de cada any. Per aquest motiu les dades de la Direcció General de Transports i Mobilitat presenten diferències amb les dades del Ministeri de Foment, que corresponen al nombre de VTC's a 1 de gener de cada any.

Distribució geogràfica

Del total de llicències de VTC existents a Espanya, el 13,7% pertanyen a Catalunya, on es concentren 998 llicències (a 2 d'abril de 2018, segons les dades del Ministeri de Foment). En relació amb la distribució entre províncies, com s'observa al gràfic següent, més del 90% de les llicències pertanyen a la província de Barcelona, el 4,31% a Tarragona i el 3,51% a Girona. Lleida, en canvi, no té cap llicència de VTC domiciliada a la província⁵⁵.

Gràfic 7. Distribució del total de llicències de VTC a Catalunya per províncies (2 d'abril de 2018).



Font: Elaboració pròpia en base a dades del Ministeri de Foment.

Concentració i transmissió de títols

A Catalunya⁵⁶ hi ha un total de 74 empreses titulars d'autoritzacions de VTC. El 77% d'aquestes empreses corresponen al territori de la província de Barcelona i el 23% restant a les províncies de Tarragona i Girona.

El número de persones físiques titulars d'autoritzacions és de 80, el 92% dels quals correspon al territori de Barcelona i el 8% a les províncies de Tarragona i Girona.

Respecte al preu de transmissió de les llicències, les dades públiques són dispars. Per una banda, als anuncis publicats a vibbo i milanuncios.com, una autorització de VTC costaria en torn uns 60.000 € més IVA⁵⁷. Tanmateix, segons les dades proporcionades

⁵⁵ Informació accessible al següent enllaç: <http://www.fomento.es/transportes/webpturi.pdf>.

⁵⁶ Dades disponibles a maig de 2018.

⁵⁷ Les dades han estat obtingudes dels següents enllaços: <https://www.vibbo.com/madrid/7-vtc/a108068628/?ca=&st=a&c=51>; <https://www.milanuncios.com/venta-de-empresas/vendo-7-licencias-vtc-castilla-y-leon-250937979.htm>; <https://www.milanuncios.com/venta-de-empresas/vtc-comunidad-de-madrid-250101490.htm>; <https://www.milanuncios.com/venta-de-empresas/se-vende-sociedad-con-tres-vtc-251534230.htm>; <https://www.milanuncios.com/licencia-de-taxi/7-licencias-vtc-244883857.htm>; <https://www.milanuncios.com/licencia-de-taxi/vtc-libre-se-puede-transmitir-214114999.htm>.

per l'Agència Tributària⁵⁸, el valor mitjà d'una llicència a la província de Barcelona és de 121.040 €, que és una xifra similar al preu de les llicències de taxi.

3.3. Resum de l'estructura de mercat i contextualització de les dades de Catalunya

A continuació s'exposen de manera resumida les dades de mercat analitzades a l'apartat anterior per posar aquestes dades relatives a Catalunya en el context de les dades a nivell espanyol.

Taula 2. Paràmetres de comparació del sector del taxi i dels VTC's a Catalunya

Paràmetres de comparació	Servei del taxi	Servei dels VTC's
Número de títols habilitants ⁵⁹	11.934	998
Títols / 1.000 habitants ⁶⁰	2,15 llicències	0,14 autoritzacions
Percentatge de títols domiciliats a Barcelona	88%	90%
Concentració de títols	Els propietaris d'una llicència són titulars del 90% de les llicències	Només 80 persones són titulars d'autoritzacions individuals
Preus transmissió (€)	134.115. ⁶¹	60.000 - 121.040
Estructura tarifària	Sistema complex de tarifes regulades	Llibertat de preus. Sense dades

Font: elaboració pròpia.

Per tal de contextualitzar les dades sobre el nombre de VTC's respecte el nombre de taxis i de VTC's a cada Comunitat Autònoma, a continuació es mostra una taula en la que es reflecteix (seguint la ràtio legalment establerta) el número de VTC's per cada 30 taxis.

Taula 3. Evolució de la ràtio legal de VTC's per cada 30 de taxi a cada CC.AA.⁶²

	2001	2005	2010	2015	2016	2017	2018
Andalusia	0,89	1,15	1,19	1,54	2,46	2,57	4,04
Aragó	0,54	1,32	2,00	2,37	2,23	2,43	2,47
Principat d'Astúries	0,65	1,77	2,23	1,83	2,62	2,47	2,05
Illes Balears	2,29	2,25	2,41	2,60	2,60	3,27	2,54
País Basc	0,70	0,81	0,86	1,07	1,13	1,82	1,19
Canàries	0,51	0,67	1,00	1,00	1,10	1,21	1,23
Cantàbria	0,95	2,85	3,30	5,75	6,59	9,47	12,19
Castella-la Manxa	0,43	1,16	1,39	1,04	0,95	1,05	1,14
Castella i Lleó	0,50	0,62	0,91	1,05	0,98	3,23	3,83

⁵⁸ Les dades facilitades per l'Agència Tributària es refereixen exclusivament a les transmissions de llicències d'aquells contribuents que exerceixen l'activitat de transport per autotaxi i declaren els seus rendiments en estimació objectiva. En tot cas, les dades són de transmissions per incapacitat permanent, jubilació o cessament de l'activitat per reestructuració del sector o quan, per altres causes, la llicència es transmet a familiars fins al segon grau.

⁵⁹ Dades del Ministeri de Foment d'abril de 2018.

⁶⁰ Dades de 2016.

⁶¹ Dada de l'any 2016.

⁶² Totes les dades són a 1 de gener de cada any.

Catalunya	0,86	1,07	1,08	0,98	1,15	1,89	2,51
Extremadura	0,45	0,90	0,83	0,95	0,71	0,92	1,04
Galícia	0,21	0,47	1,03	1,12	1,14	1,14	2,23
Comunitat de Madrid	1,15	1,16	1,12	2,29	2,97	3,73	5,95
Regió de Múrcia	0,75	1,51	2,63	2,26	2,13	2,38	4,93
Navarra	3,53	4,54	3,99	3,97	3,94	3,94	4,03
La Rioja	1,17	1,15	1,16	1,07	1,04	1,03	1,08
País Valencià	0,64	0,92	0,87	0,97	1,16	1,25	1,55
TOTAL	0,86	1,09	1,23	1,58	1,93	2,44	3,40
MITJANA	0,95	1,43	1,65	1,87	2,05	2,58	3,18

Font: Elaboració pròpia i Ministeri de Foment (2017)⁶³.

Segons dades del Ministeri de Foment, a dia 2 d'abril de 2018, si a Catalunya hi havia 11.934 llicències de taxi i 998 autoritzacions de VTC, a l'Estat espanyol existien 64.533 llicències de taxi i 7.306 autoritzacions de VTC.

Aquestes dades en permeten concloure que, segons les últimes dades publicades (a 2 d'abril de 2018), la proporció d'autoritzacions VTC per cada 30 de taxi és a Catalunya de 2,51/30 i a Espanya de 3,40/30. És a dir, actualment, **a Catalunya la ràtio 2,51/30 és superior a la ràtio legalment establerta però es troba per sota del total nacional (3,40/30), per darrere de regions com Andalusia i Madrid**. De fet, la relació 1/30 no es dóna a la major part de l'Estat i les comunitats d'Extremadura i La Rioja són les regions que més s'acosten a la ràtio legalment establerta.

Una gran proporció de les llicències VTC que van desequilibrar el ràtio 1/30 es van concedir, generalment, després de la liberalització operada l'any 2009 amb l'aprovació de la reforma de la LOTT i fins l'aprovació del Reial decret 1057/2015⁶⁴. En concret, a nivell nacional, el nombre d'autoritzacions VTC va créixer un 61,38% entre l'1 de gener de 2010 i l'1 de gener de 2016.

A Catalunya, les autoritzacions durant el període de liberalització⁶⁵ es van incrementar només en un 16,02%, un increment inferior al d'altres regions com Madrid (168,22%), Andalusia (108,82%), el País Valencià (35,56%) i el País Basc (34,43%). En tot cas, des de 2016 i fins l'abril de 2018, a Catalunya el nombre d'autoritzacions de VTC ha augmentat un 108,79% (principalment, domiciliades a Barcelona), per sobre del total nacional d'increment en aquests dos anys (70,07%).

⁶³ Les dades del Ministeri de Foment no coincideixen amb les dades de l'INE.

⁶⁴ La informació citada al text, relativa a l'entrada de nous operadors, és accessible al següent enllaç: <http://www.elmundo.es/economia/empresas/2017/06/02/593048ab268e3e88578b45ce.html>.

⁶⁵ Des de l'1 de gener de 2010 fins a l'1 de gener de 2016.

4. VALORACIÓ DE LES RESTRICCIONS APLICABLES AL SERVEI DEL TAXI I DELS VTC'S

En aquesta secció es fa una valoració, des del punt de vista de competència, de la normativa reguladora del servei de taxi i de la normativa del servei de VTC. A l'apartat primer es formula una crítica al caràcter dual de la regulació (apartat 4.1.) i, a l'apartat segon, s'analitzen les restriccions més importants que imposa la regulació per a l'exercici de l'activitat del taxi i del VTC (apartat 4.2.).

4.1. Valoració del caràcter dual de la legislació

Tant el servei de taxi com el servei de VTC són activitats privades regulades per normatives molt intervencionistes. Pel que fa als **requisits d'accés a l'activitat**, el règim d'intervenció administrativa del taxi és diferent al règim dels VTC. Si bé en ambdós supòsits **l'accés a l'activitat està contingentat, el mecanisme de *numerus clausus* establert per a les llicències de taxi és diferent del previst per a les autoritzacions de VTC. En el primer cas, es determina un nombre màxim de llicències i, en el segon, es determina una ràtio d'autoritzacions de VTC en relació a les llicències de taxi existents**. Així mateix, l'obtenció d'una llicència de taxi no ha estat mai condicionada a l'existència d'una flota mínima de vehicles, mentre que, fins ara, l'atorgament de l'autorització de VTC, sí es condicionava al compliment d'aquest requisit⁶⁶.

La dualitat normativa es fa més palesa en les **condicions d'exercici de l'activitat**. En concret, el servei del taxi es troba sotmès a una regulació més intensa que els VTC's - que afecta inclús una variable competitiva essencial, el preu-, probablement degut a la seva consideració d'activitat privada reglamentada que complementa les prestacions pròpies del transport col·lectiu.

Resumidament, les principals diferències dels règims d'exercici de l'activitat són les següents:

- Per una banda, el taxi està obligat a prestar el servei quan és requerit per fer-ho (o les causes per negar-s'hi són escasses) i té un àmbit territorial d'actuació molt més limitat que els VTC's. El taxi, en general, no pot iniciar els seus serveis en qualsevol municipi, encara que es tracti de vehicles amb llicència interurbana, sinó només al municipi d'expedició de la llicència. A més a més, el taxi es troba sotmès a un règim de tarifes obligatòries, fixades per l'administració competent. Així mateix, els prestadors de serveis de taxi es veuen obligats a respectar una sèrie de condicions d'exercici, com ara l'existència de torns, dies de descans i vacances, limitacions horàries, etc., que no són aplicables a l'activitat de VTC.
- Per altra banda, els VTC's no estan sotmesos a l'obligació de prestar el servei i, en principi, poden actuar en tot el territori de l'Estat i tenen llibertat per fixar els preus. Les limitacions imposades als VTC's més significatives són les següents: (i) l'obligació d'operar habitualment dins l'àmbit de la comunitat autònoma on es trobi domiciliada l'autorització que empara la seva activitat (l'article 182.5 del ROTT); (ii), la prohibició de realitzar trajectes dins l'àrea metropolitana de Barcelona si no es

⁶⁶ Aquesta limitació va ser aplicable fins que el Tribunal Suprem va estimar parcialment el recurs presentat per la CNMC contra el RD1057/2015 (sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs 438/2017).

disposa de l'autorització expressa atorgada per l'AMB; (iii) la prohibició de circular per / aturar-se a les vies públiques per captar clients (obligació d'operar al segment de la pre-reserva); (iv) l'obligació de registrar, amb caràcter previ, els trajectes a un registre públic; i (v) la prohibició d'utilitzar els "carrils preferents taxi-bus".

És evident que els requeriments als quals es troben sotmeses una i altra tipologia d'operadors no són els mateixos, especialment pel que fa als requisits d'accés. En tot cas, aquesta diferència regulatòria no és, *a priori*, justificable tenint en compte que l'activitat econòmica que realitzen els dos sectors és idèntica i, per disposició legal, els dos sectors competeixen de manera directa en el mercat de la prereserva -i tendeixen a competir en tots els segments gràcies a la generalització de l'ús de les noves tecnologies.

Per tant, es pot concloure que **resulta injustificat que els operadors de taxi i de VTC, que presten un servei equivalent i competeixen directament, com a mínim, en el segment de la pre-reserva, operin sotmesos a règims d'intervenció administrativa diferents (llicència per als taxis i autoritzacions per als VTC's) i en condicions d'exercici d'activitat igualment diferents. Seria escaient poder comptar amb un règim d'intervenció únic i un marc regulatori de l'activitat que només establís diferències en les condicions d'exercici en els casos imprescindibles, és a dir, justificades per una raó imperiosa d'interès general i fonamentades en el principi de necessitat, proporcionalitat i mínima distorsió.**

4.2. Valoració del caràcter restrictiu de la legislació

En aquesta secció s'avaluen les principals restriccions normatives de la regulació aplicable al sector del taxi i/o al sector dels VTC's sobre la base dels principis bàsics internacionalment acceptats⁶⁷ per establir una regulació eficient i afavoridora de la competència. En aquest sentit, l'ACCO proposa dur a terme una avaluació d'impacte competitiu⁶⁸ que, resumidament, consisteix en analitzar si les restriccions a la competència identificades a la norma estan justificades per l'existència d'una fallada de mercat o la consecució dels objectius públics 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. Aquesta avaluació ha d'estar guiada també per la regulació que fan d'aquests principis els articles 5 i 17 Llei 20/2013, de 9 de desembre, de garantia de la unitat de mercat segons es va interpretar pel Tribunal Constitucional (en

⁶⁷ Els principis són els següents: (i) principi de necessitat i proporcionalitat (justificació de la restricció). 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) i 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; (ii) principi de mínima distorsió (justificació dels instruments utilitzats), que 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; (iii) principi d'eficàcia, que suposa la capacitat de la norma d'assolir els objectius o efectes que es desitja; (iv) principi de transparència, que implica l'existència de transparència i claredat en el marc normatiu, en el procés d'elaboració de les normes i en la seva execució, i (v) principi de predictibilitat, que comporta oferir als operadors un marc estable i sòlid, sense incerteses, que els proporcioni seguretat jurídica.

⁶⁸ 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-l'impacte-competitiu-de-les-normes>).

endavant, la “Llei d’Unitat de Mercat”⁶⁹. L’objectiu final d’aquesta avaluació és, doncs, evitar la introducció -o manteniment- a la regulació de restriccions innecessàries o desproporcionades, obtenint una regulació més eficient des del punt de vista de la competència, sense renunciar a les finalitats públiques perseguides per la norma.

L’avaluació del caràcter restrictiu de la normativa s’efectua en relació amb les següents restriccions, que poden ser comunes o no per a taxis i VTC’s, com a conseqüència del caràcter dual de la regulació.

Taula 4. Principals restriccions regulatòries

TIPUS DE RESTRICCIÓ	TAXI	VTC
Restriccions quantitatives: <i>Numerus clausus</i>	Aplicable	Aplicable
Requisits de flota	No Aplicable	Aplicable (fins juny 2018) ⁷⁰
Característiques dels vehicles	Aplicable (models)	Aplicable
Preus regulats	Aplicable	No aplicable
Regulació de jornades i torns de treball	Aplicable	No aplicable
Limitacions geogràfiques	Aplicable	Aplicable
Prohibició d’operar al segment de demanda al carrer	No aplicable	Aplicable
Prohibició de compartir	Aplicable ⁷¹	Aplicable

Font: Elaboració pròpia.

4.2.1. Restriccions quantitatives d’entrada aplicables als taxis i als VTC’s

La restricció més rellevant que estableix la normativa del taxi i dels VTC’s és la imposició d’un nombre màxim d’operadors o contingent, en concret, una ràtio en el cas dels VTC’s i un nombre màxim en el cas dels taxis. Les conseqüències immediates de l’establiment d’un contingent per a qualsevol dels dos serveis són les següents: (i) es constitueixen barreres insalvables per a l’entrada en el mercat que redueixen les pressions competitives que senten els operadors *incumbents*, de manera que s’afecta negativament la competència, (ii) es propicia l’aparició de rendes regulatòries provocades per l’escassetat de títols habilitadors⁷² i (iii) es creen problemes de temps d’espera per contractar el servei.

Sobre aquests efectes negatius cal senyalar el següent:

- En primer lloc, la legislació imposa una limitació en ambdós normatives que perjudica la competència perquè limita el nombre d’oferents. Tanmateix, cal apuntar que el *numerus clausus* al qual es troba sotmesa l’activitat de VTC és més restrictiu que el del taxi, perquè la imposició d’una ràtio provoca una discriminació entre ambdós sector i produeix efectes més greus des de l’òptica de

⁶⁹ Sentència del Tribunal Constitucional, de 22 de juny de 2017, número 79/2017.

⁷⁰ Aquesta limitació va ser aplicable fins que el Tribunal Suprem va estimar parcialment el recurs presentat per la CNMC contra el RD1057/2015 (sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs 438/2017).

⁷¹ L’article 21 de la Llei del Taxi: “Els serveis de taxi s’han de dur a terme, com a norma general, mitjançant la contractació global de la capacitat total del vehicle. Això no obstant, els ens competents poden determinar les condicions en les quals es pot fer la contractació dels dits serveis per plaça, amb pagament individual, amb l’informe previ del Consell Català del Taxi, quan sigui motivat per la manca de mitjans de transport públic col·lectiu.” Per tant, l’ús compartit pot estar autoritzat puntualment per part d’alguns ens competents.

⁷² Aquestes rendes es generen tan al sector del taxi com al sector dels VTC’s: https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2018-05-06/uber-cabify-decreto-ley-gobierno-taxi-licencias-vtc-decretazo_1558568/?utm_source=twitter&utm_medium=social&utm_campaign=BotoneraWeb.

la competència per als VTC's. I és que el fet de fixar una ràtio en relació amb el nombre d'autoritzacions de taxi existents (1VTC/30Taxis) no només permet limitar l'accés sinó assegurar que els operadors de VTC sempre seran inferiors en nombre.

Així, es limita la competència en general i s'atenuen les pressions competitives que els VTC's (amb llibertat per fixar preus) podrien exercir sobre els taxis en terme de preus, es redueixen els incentius a fer baixar els preus del servei per part dels operadors del mercat ja que el nou entrant ha de repercutir el cost d'entrada al mercat (preu de la llicència de VTC) en els preus del servei. En darrer extrem, aquest augment artificial i ineficient dels preus del servei de VTC genera efectes de substitució d'aquest tipus de transport per altres i suposa una transferència de renda dels consumidors als operadors.

- En segon lloc, l'establiment d'un *numerus clausus* genera un problema de rendes regulatòries que apareixen en aquells entorns de mercat (com al sector del taxi o dels VTC's) en els quals l'exercici d'una activitat es troba limitat o on s'imposa un contingent. És a dir, es generen rendes regulatòries quan, per via regulatòria, es crea de manera artificial una escassetat dels títols que habiliten l'exercici de la mateixa. Aquesta escassetat provoca que sorgeixi un mercat de transmissió de títols i aquests títols adquireixin per si mateixos valor econòmic. És a dir, pel fet de regular-se un nombre màxim d'autoritzacions i operadors, les llicències de taxi i VTC tot i no tenir un valor intrínsec són susceptibles de tenir un valor considerable d'intercanvi en el mercat de la transmissió dels títols.

El valor que genera la transmissió del títol és una renda (provocada de la regulació) de la que se n'apropia l'operador que surt del mercat i transmet el títol⁷³. 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'explotació de l'autorització.

- En tercer lloc, aquest límit quantitatiu establert per al sector del taxi i del VTC 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 dels consumidors.

Doncs bé, més enllà de l'anàlisi de legalitat recollit en la recent sentència del Tribunal Suprem⁷⁴ -que considera que les restriccions quantitatives del sector gaudeixen d'empara legal, atès que es fonamenten en una raó imperiosa d'interès general concretada en el manteniment de l'equilibri entre les dues modalitats de transport urbà (taxi i VTC) a fi d'assegurar el servei de taxi com un servei d'interès general-, l'ACCO considera que l'opció escollida pels poders públics no és eficaç i proporcional per satisfer les raons

⁷³ 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) i IR 25/2016 sobre el Projecte de decret pel qual es modifica el Pla rector d'ús 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>).

⁷⁴ Sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny, recurs 438/2017, fonament setè.

d'interès general en joc. En altres termes, i en la línia del que assenyala el Tribunal Suprem (“*Creemos, por el contrario, que los poderes públicos pueden optar entre el modelo vigente de asegurar un servicio de taxi con dichas características (en cuyo caso la opción puede admitirse como una razón imperiosa de interés general) o bien dejar el transporte urbano sometido exclusivamente a la libre competencia: la opción escogida constituye una decisión de política de transporte urbano cuyo límite está configurado por la necesidad, proporcionalidad y carácter no discriminatorio de las medidas regulatorias impuestas.*”), l'ACCO entén que una regulació més competitiva, pel que fa a l'entrada en el mercat, seria possible dins del ventall d'opcions a l'abast dels poders públics.

De fet, la posició de l'ACCO ha estat mantinguda també per altres instàncies. Així, per exemple, l'Organització per la Cooperació i el Desenvolupament Econòmic (2007)⁷⁵ (en endavant, “OCDE”) i la *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* (en endavant, “CNMC”) (2016) han conclòs que no existeix cap indici de què els arguments habituals (economies d'escala) o els arguments donats per establir aquestes restriccions (congestió, pol·lució i qualitat del servei) les justifiquin suficientment des del punt de vista de la regulació econòmica eficient.

Raons relacionades amb el control de la congestió i la pol·lució

En primer lloc, pel que fa a la justificació relativa al potencial augment de la congestió i la pol·lució que es donaria amb l'atorgament d'un nombre major o il·limitat de llicències, l'ACCO ja ha assenyalat⁷⁶ que alguns estudis mostren que, normalment, quan un usuari no pot utilitzar el taxi (o un VTC), el substitueix pel vehicle privat, no pel transport públic. Per tant, **en general, no resulta evident que limitant el nombre d'operadors (VTC's o taxis) s'evitin els problemes de congestió i pol·lució.**

A més a més, d'acord amb estudis previs, **la congestió o pol·lució es poden reduir més eficientment quan s'ajusten totes les activitats que les generen, i no només una** (Coffman, 1977). En aquest sentit, si bé el transport per carretera és un dels principals contribuents d'emissions a l'atmosfera⁷⁷, l'eficiència econòmica exigiria l'aplicació de mesures generals, per a tot el transport i no únicament per al taxi i el VTC.

Cal afegir, també, que aquest plantejament (reduir l'oferta de taxis o VTC's per evitar la pol·lució i la congestió) no contempla que l'abaratiment del preu del taxi per la major competència podria portar a un augment de la demanda i a una substitució del vehicle privat pel taxi (CNMC, OCDE, 2007).

El Tribunal Suprem ha considerat, pel que fa al contingent dels VTC's, que aquestes raons (el medi ambient i la gestió de la congestió) són veritables raons d'interès general⁷⁸

⁷⁵ Veure la informació al següent enllaç: <https://www.OECD.org/regreform/sectors/41472612.pdf>.

⁷⁶ Informe de l'ACCO, de novembre de 2012, “Reflexions pro-competitives sobre el model regulatori del taxi i de l'arrendament de vehicles amb conductor”.

⁷⁷ Segons estadístiques de la Unió Europea, durant l'any 2010, el transport per carretera va emetre un 19.98% de les emissions totals.

⁷⁸ El Tribunal Suprem ha afirmat: “*Pues bien, el referido objetivo de mantener un servicio de transporte urbano sometido a ciertas exigencias en beneficio del interés general puede sin duda considerarse comprendido de manera más o menos directa o intensa en varias de las razones enumeradas por dicho precepto, como la seguridad pública, la protección de los destinatarios de los servicios, la protección del medio ambiente y el entorno urbano regulado y los objetivos de política social. Así, consideramos que el mantenimiento de un servicio de transporte urbano regulado con el sentido y finalidad dichos es, desde luego, un objetivo de política de transporte urbano de los poderes públicos con competencias en la materia*”.

per establir una restricció regulatòria. Tanmateix, no es tracta només de valorar en abstracte si l'objectiu és vàlid sinó si la mesura és eficaç per satisfer l'objectiu o raó imperiosa d'interès general. En aquest sentit, cal esmentar l'existència d'estudis que no avalen, en concret, l'eficàcia de la mesura (un contingent com la ràtio 1/30 o un límit màxim que pretén limitar l'oferta) com a mètode per evitar la congestió i la pol·lució.

De fet, en concret, en relació amb la ràtio imposada als VTC, cal concloure que la mesura és una mesura contra-intuïtiva. De fet, el funcionament d'aquest segment d'activitat, tal i com està regulat actualment, és menys problemàtic des del punt de vista de la congestió i la pol·lució. Els vehicles VTC que no estan en servei, en principi, no circulen ja que només estan autoritzats a operar en el segment de la prereserva i, en tot cas, segons els estudis, en altres països, algunes de les empreses tradicionals de VTC tenen una major ocupació que el taxi⁷⁹. Els vehicles que sí circulen inclús buits i contribueixen a la congestió i pol·lució sense prestar cap servei són precisament els taxis ja que, segons la informació publicada⁸⁰, més del 50% circulen buits.

En definitiva, la protecció del medi ambient en el lloc on es produeix l'activitat podria considerar-se una raó imperiosa d'interès general per a la imposició d'una restricció a l'entrada (un contingent), tanmateix en el cas dels contingents imposats als taxistes i operadors de VTC's, **la justificació no és coherent ni està avalada pels estudis i la mesura pot considerar-se desproporcionada i, en el cas de la ràtio de VTC's, fins i tot, contraproduent.**

Justificacions relacionades amb la qualitat del servei

En segon lloc, s'ha al·legat que l'establiment d'un contingent de taxis o VTC's assegura que no disminueixi la qualitat del servei (com el temps d'espera). Tanmateix, no es clar que l'assegurament de la qualitat del servei pugui considerar-se com a raó imperiosa d'interès general que justifiqui la imposició d'un sistema d'autoritzacions (article 17 de la Llei d'Unitat de Mercat) ni cap restricció des del punt de vista econòmic (article 5 de la Llei d'Unitat de Mercat⁸¹), ja que, en tot cas aquestes es podrien referir a la seguretat però no a la qualitat del servei.

De fet, l'ACCO considera que el tancament a l'entrada dels operadors del mercat pot jugar en contra del manteniment de la qualitat del servei. En concret, davant d'un augment de la competència (en un supòsit d'eliminació del contingent d'operadors), un element de diferenciació de les ofertes per atreure clients seria la millora de la qualitat del servei ofert. Això, com a mínim als segments d'activitat de contractació prèvia, ja que és difícil la diferenciació en termes de temps d'espera al segment de mà alçada (Douglas, 1972; Yang, 2002).

que trata de garantizar de una manera más eficaz y efectiva la protección de los intereses y la seguridad de los destinatarios de los servicios y la protección del entorno" (sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs 438/2017, fonament sisè).

⁷⁹ Veure les dades sobre la ciutat de Nova York que es citen al següent article i als estudis citats: <http://nadaesgratis.es/daniel-garcia/la-caza-del-ganso-salvaje-o-porque-uber-es-mas-barato-que-un-taxi>.

⁸⁰ En aquest sentit, veure les notícies següents: <http://www.ccma.cat/324/colau-creara-microparades-de-taxi-als-xamfrans-de-barcelona/noticia/2694976/>.

⁸¹ Article que es remet a la regulació establerta a l'article 3.11 de la Llei 17/2009, de 23 de novembre, sobre el lliure accés a les activitats de serveis i al seu exercici.

Així mateix, es pot entendre que la qualitat del servei té diferents dimensions (temps d'espera, tipus de vehicle, qualitat del conductor, entre altres), totes elles recollides a les noves tecnologies de contractació mitjançant aplicacions de mòbil. Per tant, **l'incentiu a augmentar la qualitat s'espera que vagi creixent a mesura que augmenti el percentatge de viatges contractats mitjançant app sobre el total de serveis.**

De fet, l'experiència actual recull l'efecte contrari. Un estudi recent de Wallsten (2015) per a les ciutats de Nova York i Chicago mostra que quan augmenta la presència d'Uber baixen les queixes sobre taxis i, en aquest mateix sentit, es posiciona el *Canada's Competition Bureau*⁸². Per tant, es podria concloure que, de fet, els taxis responen a un augment de la competència, incrementant la qualitat i no baixant-la, com ho demostra l'aparició de "mytaxi" que ha introduït una millora al sector del taxi, com és l'ús de les aplicacions electròniques per a la contractació del servei, probablement com a resposta a la generalització d'aquestes millores per part dels operadors de VTC's.

Justificacions relacionades amb la protecció de la rendibilitat (esgrimides per limitar l'accés dels VTC's)

En tercer lloc, cal esmentar que, al Reglament de l'AMB, l'AMB es refereix a la necessitat d'assegurar la rendibilitat dels operadors com a raó per establir, en concret, la ràtio dels VTC's operativa. En relació amb aquesta justificació esgrimida pel regulador metropolità, resulta evident que, en tot cas, **la protecció de la rendibilitat no es tracta, per si mateixa, d'una veritable raó imperiosa d'interès general** que reguli l'article 17 ni l'article 5 de la Llei d'Unitat de Mercat, per més que el preàmbul II de la citada llei obri la porta a imposar restriccions al sector del taxi.

Aquesta consideració es formula tot i que el Consell d'Estat ha considerat que l'establiment d'una ràtio serveix a un interès públic que consisteix en "*mantener en los municipios el servicio de transporte urbano e interurbano que todo viajero puede demandar mediante un sistema de tarifas obligatorias, una serie de descansos obligatorios y tiempos máximos de conducción, formación adicional (cultural, idiomas, seguridad...)*"⁸³.

En relació amb aquest pronunciament (similar al raonament del Tribunal Suprem⁸⁴), **l'ACCO considera que l'interès general podria identificar-se amb assegurar que es presti el servei de transport discrecional de viatgers amb turisme (taxis o VTC's). Tanmateix, l'interès general difícilment es pot identificar, en concret, amb mantenir necessàriament un "sistema de tarifes obligatòries, jornades" o amb mantenir el**

⁸² El Bureau ha afirmat: "*Consumers perceive TNC drivers as offering a higher quality of customer service than traditional taxi drivers (Footnote 24). TNC drivers may have incentives to provide good service to ensure that they receive good ratings from passengers, as bad ratings may result in fewer rides requested or even removal from the TNC app. The number of taxi complaints received from consumers has decreased in some areas following entry by TNCs, suggesting that competitive pressure from TNCs give taxi drivers incentives to improve the quality of their services (Footnote 25)*" (apartat 2, del document de Novembre de 2015, titulat "Modernizing Regulation in the Canadian taxi industry", accessible al següent enllaç: <http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/04007.html#sec01>).

⁸³ Dictamen del Consell d'Estat, aprovat el 12 de novembre de 2015, expedient 1140/2015.

⁸⁴ El Tribunal Suprem afirma: "*Pues bien, el referido objetivo de mantener un servicio de transporte urbano sometido a ciertas exigencias en beneficio del interés general puede sin duda considerarse comprendido de manera más o menos directa o intensa en varias de las razones enumeradas por dicho precepto, como (...) la seguridad pública, (...) la protección del medio ambiente y el entorno urbano y los objetivos de política social*" (sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs 438/2017, fonament sisè).

monopoli del taxi. La consideració del Consell d'Estat reflecteix, precisament, la protecció d'una part dels operadors (els taxistes) i no tant de la qualitat o millora del servei (en termes d'espera, preus i qualitat) que es presta als ciutadans.

Altres circumstàncies justificatives

Finalment, més enllà de les diferents justificacions -vàlides o no- esgrimides pels poder públics per establir restriccions a l'entrada de competidors a un mercat determinat, des del punt de vista econòmic les mateixes únicament es plantegen en situacions d'existència d'economies d'escala (Pozzi i Schivardi, 2016). En aquests casos existeixen diferents opinions respecte si la lliure competència aconsegueix el màxim benestar social, o si, per el contrari, és millor limitar el nombre de competidors. Per una banda, la lliure entrada implica comptar amb més empreses al mercat, més competència i varietat de producte. Per altra banda, més empreses representen una duplicació de costos fixos inútil (Ferrari and Verboven, 2010).

En relació amb aquesta qüestió, cal apuntar que l'activitat del taxi no té costos fixos elevats i enfonsats (Häckner i Nyberg, 1995; OCDE, 2007), que justifiquin la regulació a l'entrada en termes d'aprofitament d'economies d'escala⁸⁵. La restricció a l'entrada actual suposa costos per a la societat, en tant la lliure entrada, combinada amb la desregulació de les tarifes, al incrementar el nombre d'entrants, aportaria varietat, eliminaria les rendes regulatòries i, amb tota probabilitat, una baixada de preus donada la major competència.

La proporcionalitat de la restricció

Més enllà del fet que l'establiment d'un sistema de *numerus clausus* no compleix el principi de necessitat (ni un límit màxim ni una ràtio), cal també criticar en concret, la proporcionalitat de la mesura. Per una banda, pel que fa a l'establiment d'un número màxim de llicències de taxi, la determinació del nombre màxim no està suficientment justificada. Per altra banda, en relació amb l'establiment d'una ràtio per als VTC's, aquesta mesura no es basa en cap avaluació que asseguri la proporcionalitat de la ràtio que el legislador ha elegit com idònia per protegir els interessos que estima vàlids.

La falta de justificació d'aquesta proporció elegida pel legislador ha estat inclús afirmada pel Tribunal Suprem. En concret, el Tribunal Suprem considera que ha de desestimar la impugnació perquè la recurrent (la CNMC) no ha acreditat la desproporcionalitat de la ràtio. Tanmateix, també s'afirma que el legislador no justifica, més enllà de la tradició, el motiu pel qual, en concret, la ràtio es col·loca al nivell 1/30⁸⁶.

4.2.2. Requisits de flota i característiques de vehicles aplicables als VTC's

Fins el 3 de juny de 2018, la regulació tradicional sobre VTC (ROTT) establí que les empreses han de disposar d'un mínim de set vehicles dedicats a l'activitat de VTC per sol·licitar una autorització de les regulades per la LOTT⁸⁷. A més a més, la normativa aplicable als VTC estableix que els vehicles han de complir una sèrie de condicions i

⁸⁵ A la literatura econòmica sobre el sector del taxi, en un cas (Pagano i McKnight, 1983), a l'intentar contestar si existeixen economies d'escala al mercat del taxi que justifiquin la regulació d'entrada, es va identificar una estructura de costos en forma de U només per a empreses petites i mitjanes del segment de pre-reserva.

⁸⁶ Sentència, del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs 438/2017, fonament setè.

⁸⁷ Article 181 del ROTT (vigent fins el 4 de juny de 2018).

característiques mínimes d'equipament, potència i prestacions, com per exemple, no disposar de més de 9 places ni més de 10 anys d'antiguitat.

En canvi, la Llei del Taxi no exigeix disposar d'una flota mínima de vehicles per obtenir una llicència de taxi i, per aquest sector, només es limiten els models autoritzats com a taxis. L'article 20 de la Llei del Taxi⁸⁸ preveu que es puguin exigir requisit de seguretat capacitat i confort i l'article 27.2 del Reglament de l'IMET⁸⁹ estableix l'obligació d'operar amb un dels models catalogats per l'IMET. Així mateix, l'article 25.5 de la Llei del Taxi estableix que les administracions competents en la matèria han de garantir l'accés i promoure la incorporació de vehicles adaptats per a l'ús de persones amb mobilitat reduïda i cada administració estableix els requisits⁹⁰.

Doncs bé, en primer lloc, en relació amb l'establiment del requisit d'un nombre mínim de vehicles (requisit imposat al sector dels VTC's), cal concloure, com ha fet el Tribunal Suprem⁹¹, que la imposició d'aquest requisit no queda justificada, ja que l'activitat compte amb costos fixos i enfonsats baixos (Häckner i Nyberg, 1995; OCDE, 2007). Per tant, **l'establiment d'un requisit de flota mínima per als VTC's (que ja ha estat eliminat de l'ordenament) constitueix una barrera a l'entrada a l'activitat de VTC no justificada.**

En segon lloc, pel que fa a la imposició de les exigències d'equipament, potència i prestacions, l'ACCO considera que pot resultar justificat que el regulador estableixi alguns requisits (com la tinença d'assegurances o els controls d'ITV) per garantir l'interès general en termes de qualitat i seguretat del servei que presten els operadors de taxi i de VTC. Tanmateix, **la justificació no resulta extensible a tots els requisits imposats i resulta dubtós que estigui justificada, per exemple, la imposició d'uns determinats metres de llargària del vehicle o determinats models.**

És més, algunes de les restriccions injustificades, a més poden considerar-se discriminatòries. Així, per exemple, no resulta justificat que el ROTT exigeixi vehicles de 4,6 metres i 12 cavalls de vapor fiscals mentre l'AMB autoritza models de taxi que tenen, per exemple, una llargada inferior (per exemple, el Citroën C4 Picasso⁹²). Per tant, tenint en compte que aquestes condicions no s'imposen al sector del taxi, que és un servei idèntic materialment al que presten els VTC's, **difícilment es pot mantenir que la imposició d'aquestes exigències o condicions dels vehicles als operadors de VTC's serveix a un interès general o a raons de seguretat vial que, en tot cas, haurien de predicar-se per a tot el sector del transport discrecional de viatgers amb conductor.**

⁸⁸ Article 20 de la Llei del Taxi: "Els vehicles a què fan referència les llicències i les autoritzacions han de complir els requisits que determinin les normes de desenvolupament d'aquesta Llei quant a les condicions genèriques de seguretat, capacitat, confort i prestacions adequades al servei a què estan adscrits, sens perjudici del que pugui determinar el departament competent en matèria de transports pel que fa a les condicions exigibles als vehicles".

⁸⁹ Consultar la informació referida als models autoritzats per l'IMET al següent enllaç: http://taxi.amb.cat/documents/956832/6398322/Reglament+Metropolit%C3%A0%20del+Taxi_+vers.+Cat_18-09-2017/78e3875e-0117-4942-ab47-9752b17d0343.

⁹⁰ Així, per exemple, el Reglament de l'IMET especifica que les condicions per garantir l'accessibilitat s'han d'imposar de conformitat amb la Llei 51/2003, de 2 de desembre, d'igualtat d'oportunitats, no discriminació i accessibilitat de les persones amb discapacitat, derogada pel Real Decret Legislatiu 1/2013, de 29 de novembre, pel que s'aprova el Text Refós de la Llei General de Drets de les persones amb discapacitats.

⁹¹ Sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs 438/2017, fonament novè.

⁹² Consultar el següent enllaç: <http://www.medidasdecoches.com/medidas-coches-citroen.html>.

4.2.3. Preus regulats aplicats al Taxi

En relació amb els preus, cal apuntar que aquests només es regulen per al sector del taxi, on les autoritats imposen preus fixes. En canvi, els operadors de VTC's treballen amb llibertat en la fixació de preus. Per tant, tradicionalment, els VTC's poden competir amb preus més baixos mentre que els taxistes estan limitats i han d'aplicar els preus regulats.

L'ACCO considera que la intervenció de preus -que es dirigeix a corregir una fallida de mercat al sector de la contractació a mà alçada- podria arribar a estar justificada però únicament en el sector de la contractació a mà alçada o parada. En concret, la justificació rau en l'asimetria d'informació que, tradicionalment, existia entre el taxista i el client als segments del carrer (ja sigui a mà alçada o a parades) i els elevats costos de cerca d'aquesta informació. A la vista d'aquestes circumstàncies i donades les característiques pròpies del segment d'activitat de contractació a mà alçada, tradicionalment s'ha considerat justificat que la regulació establis preus per tal d'evitar que els taxistes exercissin poder de mercat i establissin preus excessius.

Ara bé, l'ACCO considera que el mecanisme escollit pel regulador (l'establiment de preus fixes) resulta desproporcionat. En concret, **l'ACCO considera que resulta desproporcionat tenint en compte (i) l'evolució de les tecnologies i (ii) l'existència de mecanismes menys restrictius que també permetrien corregir la fallada de mercat i que permetrien als operadors de taxi més llibertat per competir.**

Històricament s'han plantejat alternatives als problemes d'informació propis del segment de mà alçada com l'existència de flotes de taxis que facin públics els seus preus a través d'anuncis i/o la televisió (Coffman, 1977). Aquests plantejaments històrics, tenen inclús més recorregut amb l'actual estat de desenvolupament de la tecnologia, que pot contribuir a eliminar l'asimetria informativa que fins ara justificava la implantació de preus fixes. Com a mínim, la tecnologia i l'accés creixent dels ciutadans a aquesta ja ha permès que el segment de pre-reserva tingui més força cada dia (Williams, 1980) i aquesta tendència podria influir en el poder de mercat del taxi i podria evitar els preus abusius.

A més a més, existeix la possibilitat de regular preus màxims (i dinàmics⁹³) enlloc d'implantar un sistema de preus fixos estandarditzats que s'adapten de manera insuficient a les circumstàncies del mercat. Una regulació de preus màxims pel segment de mà alçada permetria (i) resoldre els problemes d'informació asimètrica, (ii) protegint als consumidors de possibles abusos de poder de mercat i (iii) que els taxistes poguessin competir (amb preus) tant al segment de la pre-reserva com al de mà alçada.

4.2.4. Regulació de jornades i torns aplicables al sector del taxi

En aquest punt la regulació del taxi i dels VTC's és diametralment oposada. Mentre els operadors de VTC's no estan obligats a prestar el servei i tenen total llibertat de calendari, als operadors del taxi, la llei els hi imposa una obligació de prestar el servei – entesa com la impossibilitat de denegar la prestació del servei llevat supòsits limitats i expressament previstos- i l'obligació de no treballar el dia de descans marcat per l'administració.

⁹³ En el sentit que poden variar en funció de circumstàncies no previsibles.

L'AMB, per exemple, estableix un horari mínim de servei de 10 hores, incloses dues hores de descans per a menjar, per al servei diürn (comprès entre les 6.00 i les 22.00 hores) i de vuit hores per al servei nocturn, comprès entre les 22.00 i les 6.00 hores⁹⁴. A més, al Reglament Metropolità del taxi s'estableix un calendari mínim de dies que els titulars de llicències han d'operar (article 17): *"El titular de la llicència haurà d'assegurar la prestació continuada del servei. Es considera que la prestació del servei es realitza de forma continuada quan cada llicència tingui assignat el nombre necessari de conductors per assegurar el servei efectiu durant, com a mínim, vuit hores al dia i no es deixi de prestar servei, sense motiu justificat, durant més de 30 dies consecutius o 60 dies alterns en un any"*.

Aquesta restricció a la llibertat dels operadors de taxi d'establir el calendari o horari, sol justificar-se com a mesura per garantir una continuïtat en el servei del taxi. Doncs bé, en primer lloc, **cal posar en dubte la necessitat de garantir aquest servei que no pot qualificar-se de servei públic**. Tot això, sens perjudici que, eventualment, es consideri que s'ha de garantir un mínim de serveis públics (que pròpiament puguin qualificar-se així i diferenciar-se del servei adreçat al públic de marcat interès general) per cobrir certs horaris i zones geogràfiques.

A més a més, es pot posar en dubte que mesures restrictives d'aquesta naturalesa (calendari i horaris mínims i dies de descans obligatoris) siguin una mesura regulatòria útil per aconseguir que al mercat hi hagi una disponibilitat mínima d'oferta. S'ha de tenir en compte que regulant un calendari no s'aconsegueix una total cobertura geogràfica ni horària.

Per exemple, la imposició d'aquest tipus de normes no assegura que, a les zones de menys aflluència i a les hores de menor activitat, hi hagi un taxi. Els operadors, dins del marge de calendari i horari, tendiran a circular per les zones més concorregudes i a les hores de màxima activitat. Així mateix, imposant dies de descans obligatoris no es pot atendre pics de demanda puntuals i no previsibles, per tant, **resulta dubtós que la fixació de calendaris obligatoris sigui una mesura útil per assegurar la continuïtat del servei**.

Segons el parer de l'ACCO, aquest tipus de mesures, en tot cas, imposa una càrrega d'operar en moments en els quals la demanda pot ser molt baixa en una activitat que no pot considerar-se un servei públic.

4.2.5. Limitacions geogràfiques aplicables als taxis i VTC's

Respecte les limitacions geogràfiques, la regulació imposa restriccions tant per taxis com per a VTC's, que s'analitzen per separat.

En el primer cas, els serveis urbans de taxi només es poden prestar al municipi en el qual s'ha obtingut la llicència urbana i, de l'altra, la Llei del Taxi només autoritza a iniciar serveis interurbans en el terme municipal per al qual s'ha expedit la llicència urbana o en el municipi on s'ha expedit l'autorització interurbana (art.22). Aquest fet impossibilita que els serveis interurbans es puguin iniciar en qualsevol altre municipi (per exemple, allà on han finalitzat un servei).

En aquest sentit, s'entén que la normativa pretén ordenar el servei de transport en el territori. Tanmateix, les limitacions als serveis de taxi interurbans imposen costos des del

⁹⁴ Consultar el següent enllaç: <http://taxi.amb.cat/s/taxista/horaris.html>.



punt de vista econòmic: un taxi que ha fet un servei d'anada fora del seu municipi ha de tornar buit al seu municipi d'origen. **El resultat de la regulació és, per tant, contrari a l'assignació de recursos eficient.**

A més a més, resulta evident que, si s'imposa a un operador la prohibició de carregar passatge fora del seu àmbit geogràfic, es faran, necessàriament dos trajectes addicionals innecessaris. El primer taxi, que descarregui fora de la seva zona, haurà de fer un trajecte buit (el trajecte de tornada) i el segon taxi, que porti a la persona que no ha pogut carregar el primer, també haurà de fer el trajecte de tornada sense carregar. És a dir, **aquest tipus de restriccions no estan justificades i operen en contra d'altres finalitats regulatòries com són el control de la congestió i la pol·lució.**

Finalment, la mesura regulada per al sector del taxi, podria considerar-se desproporcionada i **seria possible aconseguir una ordenació del tràfic amb mesures menys restrictives** i més eficients. Així, per exemple podria establir-se una prohibició de circular fora de l'àrea autoritzada per captar clients però podria permetre's recollir usuaris per evitar trajectes de tornada buits.

En segon lloc, respecte les limitacions geogràfiques imposades als VTC's, segons la normativa aplicable a nivell supra-metropolità, el servei s'haurà de prestar habitualment en el territori de la Comunitat Autònoma de domiciliació, establint un límit màxim (20%) de serveis que podran realitzar en un territori espanyol diferent al de l'autorització. A nivell de l'àrea metropolitana de Barcelona, a més a més, amb la creació d'una autorització addicional per operar a l'àrea metropolitana, s'impedirà als operadors de VTC's realitzar trajectes urbans (amb inici i final dins de l'àrea metropolitana) si no es disposa de l'autorització metropolitana.

Aquest tipus de **restriccions geogràfiques imposades als VTC's operen en contra del principi d'eficàcia nacional de les autoritzacions regulat per la LOTT** (article 182.2), tot i que el Tribunal Suprem considera que aquesta mesura té la finalitat d'evitar que la regla de proporcionalitat 1/30 no s'incompleixi⁹⁵.

Respecte la necessitat de la mesura per reduir la congestió del trànsit i la pol·lució ambiental i per promoure la utilització del transport públic, l'ACCO ja ha assenyalat⁹⁶ que l'eficiència econòmica exigiria l'aplicació de mesures generals, per a tot el transport, i no mesures per aquest segment que, en particular, es caracteritza per tenir vedada la circulació per captar clients.

Pel que fa, en concret, a la proporcionalitat de la fixació del 20% com límit, ha estat el propi Tribunal Suprem qui ha afirmat que el legislador ha promulgat aquesta norma sense que existeixi una justificació de les raons per les quals no s'ha fixat un altre percentatge⁹⁷. Per tant, és evident que la proporcionalitat de la mesura està en dubte.

Per tant, en tot cas, **la mesura podria considerar-se desproporcionada com a mesura per servir altres interessos d'interès general, com per exemple, la reducció de la congestió i la pol·lució.** En d'altres paraules, només en cas d'aplicar-se mesures

⁹⁵ Sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs 438/2017, fonament vuitè.

⁹⁶ Informe de l'ACCO, de novembre de 2012, "Reflexions pro-competitives sobre el model regulatori del taxi i de l'arrendament de vehicles amb conductor".

⁹⁷ Sentència del Tribunal Suprem, de 4 de juny de 2018, recurs 438/2017, fonament vuitè.

transversals no discriminatòries, les mesures restrictives com les limitacions geogràfiques podrien considerar-se un instrument que serveix a l'objectiu ambiental.

4.2.6. Prohibició d'operar al segment de demanda al carrer aplicable als VTC's

La regulació vigent estableix la prohibició d'oferir els serveis de VTC al segment de demanda al carrer (ja sigui a mà alçada o en parades habilitades) i exigeix que els operadors comuniquin prèviament els trajectes pre-contractats per via de registres públics⁹⁸. Els taxis, als qui la regulació no imposa aquesta limitació, poden operar en els tres segments tradicionals d'activitat (mà alçada, parades habilitades i pre-contractació).

En aquest cas, el legislador imposa aquesta restricció al sector dels VTC's com 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. És a dir, en termes generals, és evident que **la restricció no pot considerar-se justificada perquè no respon a una raó imperiosa d'interès general sinó a un interès particular del sector del taxi.**

En tot cas, aquesta limitació imposada als VTC's, actualment encara resulta més injustificada. 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. Per exemple, un usuari al carrer amb necessitats de servei de transport pot escollir entre reservar un VTC o un taxi amb una *app* des del seu telèfon mòbil o aturar un taxi a mà alçada, obtenint un resultat pràcticament idèntic pel que fa al servei i pel que fa al temps d'espera.

Per tant, **la digitalització de l'economia provoca que la segmentació tradicional del 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.**

En termes de competència, els efectes negatius són evidents. Aquestes limitacions en l'exercici de l'activitat dels VTC's redueixen la competència de forma substancial entre els taxis i els VTC's en el sector de la contractació al carrer. Així, per una banda, les limitacions provoquen, per exemple, un increment en el temps d'espera per als consumidors i, en últim terme, la reducció del benestar dels consumidors. A més, aquesta prohibició limita les possibilitats dels VTC's de generar eficiències, per tant suposa un impediment per la reducció de costos i per al descens dels preus del servei de VTC.

Per tant, l'ACCO considera que l'obligació de pre-contractació als VTC (com a mecanisme per protegir el monopoli del taxi en aquest sector) **no respon a l'existència de cap tipus de fallada de mercat ni persegueixen el compliment d'un interès públic.**

⁹⁸ Amb l'aprovació definitiva del Reglament de l'AMB, la regulació imposa aquesta obligació de comunicació de cada un dels trajectes pre-contractats a dos registres diferents.

4.2.7. Prohibició de compartir vehicle aplicable als taxis i als VTC's

La legislació prohibeix compartir el servei de VTC (article 99.3 de la LOTT) i el servei de taxi (article 2 de la Llei del taxi, excepte quan s'estableixi per via reglamentària i amb l'informe previ del Consell Català del taxi).

Si s'entenen els espais lliures com a capacitat ociosa, des del punt de vista econòmic, es faria un millor aprofitament de cada desplaçament si es compartís entre dos o més consumidors. Per tant, en tot cas, **l'argument per establir aquesta restricció no és de l'àmbit econòmic i no estaria justificada de la perspectiva d'una regulació econòmica eficient.**

L'establiment d'aquesta restricció, suposadament, persegueix garantir la seguretat dels consumidors. En tot cas, **cal afirmar que la restricció és discriminatòria respecte altres modalitats de transport públic regular de passatgers.** Per al sector del taxi i dels VTC's, el regulador intenta establir un conjunt de normes diferents a les que s'apliquen a altres tipus de transport de passatgers. La resta de modalitat de transport de servei públic, les modalitat de transport regular, impliquen un consum compartit entre diversos consumidors (viatges urbans amb el bus, el metro o el tren o els interurbans mitjançant bus, tren o avió). Fins i tot, a Espanya, es permet operar a empreses de provisió de plataformes que posen en contacte a particulars per compartir vehicle com Blabacar, Amovens i Carpling⁹⁹.

En relació amb la proporcionalitat de la mesura, es pot afirmar que **la imposició d'aquesta mesura és desproporcionada -respecte l'objectiu de la seguretat- si tenim en compte l'estat actual de desenvolupament tecnològic.** Si el problema de la seguretat fos només de l'àmbit del transport de viatgers en vehicles fins a 9 places, la penetració de les noves tecnologies permetria eliminar tot tipus de risc, al permetre la implantació d'un sistema de punts a on es podria valorar la puntuació dels consumidors.

Aquest sistema ja s'aplica a la contractació d'altres tipus de serveis, com l'allotjament de vacances, i s'ha mostrat efectiu. Inclús és un sistema aplicat a les plataformes que posen en contacte particulars per compartir vehicle. Per tant, en l'actual estat de desenvolupament tecnològic, com a mínim, s'hauria de posar en dubte la proporcionalitat d'aquesta prohibició i s'hauria de valorar si la possibilitat de compartir el servei hauria de raure únicament en el consumidor.

5. ELS EFECTES DE LES RESTRICCIONS DE LA REGULACIÓ

En aquesta secció es revisa la literatura econòmica que ha avaluat els efectes de la regulació del mercat del taxi. En particular, s'analitzen els efectes de les dues restriccions que més habitualment s'imposen en aquest mercat: (i) la limitació en el nombre d'operadors i (ii) la fixació de les tarifes (apartat 5.1.). Addicionalment, es revisen els articles que han estudiat els efectes de la desregulació d'aquest mercat, en el sentit que s'ha l'eliminat una o les dues restriccions anteriors (apartat 5.2.). Per últim, es realitza un exercici empíric en què es calcula l'impacte econòmic d'aquestes dues restriccions regulatòries a l'àrea metropolitana de Barcelona (apartat 5.3.).

⁹⁹ Aquesta modalitat d'economia col·laborat iva és diu *car-pooling*.

5.1. Els efectes de la regulació del mercat del taxi a la literatura

Pel que fa a la primera de les restriccions, la limitació del nombre d'operadors, cal assenyalar que malgrat que la literatura teòrica no és del tot concloent¹⁰⁰, la majoria d'articles consideren que l'entrada lliure en el mercat del taxi millora el benestar social¹⁰¹. Quant a la segona restricció, la regulació de les tarifes, tampoc hi ha consens entre els autors atès que mentre uns proposen regular-les, altres consideren que la regulació és innecessària¹⁰².

Respecte dels estudis empírics que analitzen l'eliminació de restriccions a la competència en el mercat del taxi, la majoria avaluen l'experiència d'un país en concret¹⁰³, mentre que d'altres recullen diferents experiències¹⁰⁴. La desregulació, però, no ha estat igual a tot arreu, sinó que es poden distingir tres grans grups: (i) els països o ciutats que han desregulat tant l'entrada al mercat com les tarifes, com Suècia, Nova Zelanda i algunes ciutats dels Estats Units; (ii) els països i zones on s'ha eliminat la restricció a l'entrada però han mantingut la regulació de les tarifes com Irlanda, els Països Baixos, Japó i algunes ciutats del Regne Unit; i (iii) Noruega, on es van mantenir les restriccions d'entrada al mercat però es van desregular les tarifes a les quatre ciutats més grans l'any 2000 i a un mercat addicional l'any 2004. En els casos d'Irlanda i els Països Baixos, a més d'eliminar la restricció a l'entrada al mercat, també es van fer desaparèixer les restriccions geogràfiques, és a dir, les limitacions a què els taxistes només puguin prestar els seus serveis en un àmbit geogràfic determinat com, per exemple, el municipi per al qual tenen autorització (OECD, 2007).

Els efectes d'eliminar les restriccions a l'entrada van ser els esperats des del punt de vista de la teoria econòmica: a tot arreu va provocar l'entrada de nous operadors al mercat (Teal i Berglund, 1987; Bergantino i Longobardi, 2000; Barret, 2003 i 2010; OFT, 2003; 2007; Gwilliam, 2005; Bekken, 2006; OECD, 2007; i Gorecki, 2013 i 2014), que, en la majoria dels casos, van ser treballadors independents.

En el primer grup de països, els que van desregular tant l'entrada al mercat com les tarifes, hi va haver un cas a on els resultats de la desregulació no van ser els esperats mentre que en dos casos l'experiència va ser molt exitosa.

Als Estats Units l'entrada de nous operadors sembla que no va resultar beneficiosa, si bé s'ha de considerar que les desregulacions analitzades són relativament antigues i, per

¹⁰⁰ Entre els autors que sostenen que la regulació és necessària es poden destacar Arnott (1996) i Cairns i Heyes (1996).

¹⁰¹ Entre els articles que conclouen que l'entrada lliure millora el benestar social es poden destacar Eckert (1970), Kitch et al. (1971), De Vany (1975), Coffman (1977), Williams (1980), Frankena i Pautler (1984), Beesley i Glaister (1983), Lephardt i Bast (1985), Häckner i Nyberg (1995), Rouwendal et al. (1998), Boroski i Mildner (1998) o Kenny i Mc Nutt (1998).

¹⁰² Entre els que proposen la regulació de les tarifes, Douglas (1972) considera que el mercat lliure pot portar a preus per sobre dels eficients i Yang (2002) conclou que en un context competitiu els preus poden estar per sobre dels d'un mercat regulat eficientment. Així mateix, Coffman (1977), Häckner i Nyberg (1995) i Toner (2010) proposen l'entrada lliure amb tarifes regulades. Williams (1980) advoca per eliminar les limitacions a l'entrada i donar llibertat en preus.

¹⁰³ Entre aquests es poden destacar els següents: Estats Units d'Amèrica (Teal i Berglund, 1987; Dempsey, 1996; i Schaller, 2007), Irlanda (Barret, 2003; Commission for Taxi Regulation, 2009; Barret, 2010; Gorecki, 2013; i Gorecki, 2014), Nova Zelanda (Gaunt, 1995; Gaunt, 1996; i Morrison, 1997), Suècia (Marrell i Westin, 2002) i Regne Unit (OFT, 2003; OFT, 2007; i Toner, 2010).

¹⁰⁴ Vegeu, per exemple, Kang (1998), Bergantino i Longobardi (2000), Gwilliam (2005), Bekken (2006) i OECD (2007).

tant, es van produir en un context tecnològic diferent de l'actual. En particular, l'increment del número d'operadors va tenir efectes negatius segons Teal i Berglund (1987), Dempsey (1996) i Bekken (2006), en tant que es va concentrar en el segment de carrer i parades i va saturar el mercat (Dempsey, 1996), principalment en els aeroports i els grans hotels (Teal i Berglund, 1987; i Bekken, 2006). Així mateix, es va observar un augment de la pol·lució i la congestió (Dempsey, 1996), una reducció de la qualitat del servei (Teal i Berglund, 1987; Dempsey, 1996; Kang, 1998; i Bekken, 2006), i un increment de les tarifes (Dempsey, 1996; Kang, 1998; Gwilliam, 2005; i Bekken, 2006).

En canvi, als altres dos països que van desregular tant l'entrada com les tarifes, Nova Zelanda i Suècia, els resultats van ser positius tot i que amb lleugeres diferències entre ells.

En el cas de Nova Zelanda les tarifes es van reduir en les àrees urbanes (Bekken, 2006; Gaunt, 1995 i 1996; i Morrison, 1997) però van augmentar lleument en les zones rurals (Gaunt, 1996). A més, es va produir un augment de la qualitat en tant que va baixar el temps d'espera i va augmentar la varietat del servei (Gaunt, 1996; i Kang, 1998).

Pel que fa a Suècia, les tarifes van augmentar inicialment però després es van reduir (Gwilliam, 2005) i va millorar la qualitat del servei (Gwilliam, 2005; i OECD, 2007). A les àrees rurals la disponibilitat de taxis va ser major que abans de la desregulació però el temps total de prestació del servei ofert va caure (Marrell i Westin, 2002).

En el segon grup de països (llibertat d'entrada però regulació de les tarifes), la desregulació va resultar exitosa a tot arreu. La qualitat del servei va augmentar tant als Països Baixos com a Irlanda i el Regne Unit i es van reduir el temps d'espera (Gwilliam, 2005; OFT, 2007; Barret, 2003, 2010; i Gorecki, 2013). En el cas concret del Regne Unit es va estimar un guany net de la desregulació d'entrada d'entre 6,5 i 29 milions de lliures (OFT, 2007). En el cas de Japó, és va produir una diversificació dels serveis (OECD, 2007).

Finalment, el cas de Noruega, que va liberalitzar únicament les tarifes, també es pot considerar un cas exitós. Inicialment es va produir un augment de les tarifes però posteriorment es van reduir (Gwilliam, 2005). Així mateix, la qualitat del servei va augmentar en termes de major disponibilitat de taxis a la nit (Gwilliam, 2005).

En resum, **la majoria dels articles que formulen recomanacions conclouen que és beneficiós per a la societat eliminar les restriccions d'entrada de taxis al mercat** (Barret, 2003 i 2010; Gorecki, 2013 i 2014; OFT, 2003 i 2007; Gwilliam, 2005; i OECD, 2007). Això no obstant, OFT (2007) i OECD (2007) no advoquen per la desregulació total sinó que recomanen la regulació de les tarifes, especialment en els segments de parades i carrer.

En contraposició, Teal i Berglund (1987) i Dempsey (1996) conclouen que la desregulació no ha generat els beneficis esperats. A més, els primers destaquen que la desregulació als Estats Units només ha sigut parcialment beneficiosa per als nous entrants. Per a d'altres autors, com Bekken (2006), la desregulació no ha de fer-se considerant el mercat del taxi com un servei homogeni, donades les diferents característiques dels segments i dels mercats locals. En aquest sentit, Schaller (2007) proposa que s'eliminin les restriccions a l'entrada en el segment de pre-reserva però no a la resta. En la mateixa línia, Aarhaug i Skollerud (2014) conclouen que la regulació del taxi no pot ser uniforme en un país amb mercats amb diferents densitats de població.

Taula 5. Països i polítiques aplicades sobre l'entrada i les tarifes (regulació)

Desregulació total	Regulació d'entrada i desregulació de tarifes	Desregulació d'entrada i regulació de tarifes	Regulació total
Estats Units Estònia Hongria Lituània Eslovàquia Nova Zelanda República Txeca Suècia	Luxemburg Noruega ^e	Àustria Eslovènia Irlanda Japó Letònia Països Baixos Polònia	Alemanya ^a Bèlgica ^b Bulgària ^c Croàcia Dinamarca Espanya Finlàndia França Grècia Itàlia Malta Portugal Romania Regne Unit ^d Xipre

Font: elaboració pròpia.

Nota: ^a No hi ha restriccions d'entrada a Berlín i Hamburg; ^b Restriccions d'entrada a Brussel·les i Valònia; ^c No hi ha restriccions d'entrada a Sofia; ^d No hi ha restriccions d'entrada a Londres; ^e Les tarifes no estan regulades a les quatre ciutats més grans.

5.2. L'Impacte econòmic de les restriccions a la competència

En aquesta subsecció primer es fa una breu revisió dels estudis empírics existents en la literatura i, seguidament, es fa un exercici empíric, a partir de les dades de l'IMET, per estimar l'efecte negatiu (en termes monetaris) de les restriccions a la competència degudes a la regulació en el mercat del taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona.

5.2.1. L'Impacte econòmic a d'altres països (estudis empírics previs)

Existeixen pocs treballs empírics que estudiïn els beneficis i els costos de la regulació o la desregulació del mercat del taxi. Això no obstant, es pot destacar l'elevat consens existent a l'àmbit acadèmic pel que fa a la conclusió que **la regulació d'entrada al mercat de taxis imposa costos en termes de benestar social**.

Swan (1979) va estudiar l'impacte de les restriccions a l'entrada al mercat de taxis de Canberra (Austràlia). La seva estimació va indicar que l'eliminació d'aquesta restricció hagués implicat una reducció del preu dels serveis de taxi de l'ordre del 13,6%. Taylor (1989) va analitzar l'impacte en termes de benestar de les restriccions a la competència en el mercat del taxi a la ciutat de Toronto (Canadà). Les seves estimacions van indicar que a l'any 1987 la regulació reduïa en 730 llicències el nombre de taxis i augmentava els preus un 33%, en comparació amb el que s'observaria en un mercat competitiu. D'aquesta manera, la pèrdua de benestar per als consumidors que va calcular ascendia a 39,2 milions de dòlars l'any 1987.

En un altre estudi, Gaunt i Black (1996), en considerar el preu de transferència de les llicències com a rendes monopolístiques del taxi, van concloure que les restriccions a l'entrada a Brisbane (Austràlia) l'any 1993 van implicar un increment de les tarifes del 15,62%, una reducció de 228 llicències, una pèrdua de benestar dels consumidors de 20,6 milions de dòlars australians, una transferència d'excedent del consumidor als productors d'entre 11 i 19,1 milions i una pèrdua neta d'eficiència d'entre 1,49 i 9,55 milions.

Çetin i Eryigit (2011) van estimar, fent ús de dades quadrimestrals per a la ciutat d'Istanbul entre els anys 1989 i 2010, que, donada la relació negativa existent entre la quantitat de taxis per cada 100 habitants i el preu de les llicències, les restriccions a l'entrada puguen els preus de les llicències i generen rendes artificials. En particular, els seus resultats van mostrar que un 1% de reducció en el nombre de llicències augmentava el valor de les mateixes un 0,71%, mentre que un augment del 1% en el preu de les llicències augmentava les tarifes un 0,32%.

Els mateixos autors (Çetin i Eryigit, 2013) van arribar a conclusions molt semblants per la ciutat de Nova York¹⁰⁵. En aquest cas, un decreixement de l'1% en el nombre de taxis suposava un augment del valor de les llicències d'un 0,45%, mentre que un 1% d'augment en el preu de transmissió de les llicències es traslladava en 0,12% d'augment de les tarifes.

Més recentment, la CNMC ha realitzat diversos estudis (CNMC 2015, 2016a, 2016b, 2017a i 2017b) que aproximen el sobrepreu pagat pels consumidors pel servei del taxi, la reducció en el nombre de llicències i la pèrdua de benestar dels consumidors, com a conseqüència de la regulació, a les ciutats de Màlaga i Còrdova i a l'àrea metropolitana de Barcelona, així com al conjunt de l'Estat. També l'autoritat nacional de la competència de Portugal ha realitzat un estudi semblat per a la ciutat de Lisboa (Autoridade da Concorrência, 2016).

Els principals resultats de tots aquests treballs es troben resumits en la taula següent. Com es pot observar, en general, els estudis coincideixen en concloure que les restriccions d'entrada tenen costos en termes de benestar per als consumidors.

Taula 6. Revisió dels estudis empírics.

Article	Àmbit geogràfic	Principals resultats
Swan (1979)	Austràlia (Canberra)	L'eliminació de restriccions a l'entrada reduiria els preus un 13,6%.
Taylor (1989)	Canadà (Toronto)	La regulació redueix el nombre de llicències de taxis en 730 i augmenta els preus un 33%. La pèrdua de benestar dels consumidors és de 39,2 milions (1987).
Gaunt i Black (1996)	Austràlia (Brisbane)	La regulació redueix el nombre de llicències de taxi en 228 i augmenta les tarifes un 15,62%. La pèrdua de benestar dels consumidor ascendeix a 20,6 milions (1993).
Çetin i Eryigit (2011)	Turquia (Istanbul)	Una reducció del nombre de taxis en un 1% genera un augment del valor de les llicències del 0,71%. Un augment del 1% en el preu de les llicències suposa un increment del 0,32% en les tarifes (1989-2010).
Çetin i Eryigit (2013)	Estats Units (Nova York)	Una reducció del nombre de taxis en un 1% genera un augment del valor de les llicències del 0,45%. Un augment del 1% en el preu de les llicències suposa un increment del 0,12% en les tarifes (1947-2010).
CNMC (2015)	Espanya (Màlaga)	La regulació redueix el nombre de llicències en 155 i augmenta les tarifes un 10%-11%. La pèrdua de benestar dels consumidors és de 4,4 milions d'euros (2012).
Autoridade da Concorrência	Lisboa (Portugal)	Les restriccions de la regulació generen una pèrdua de benestar dels consumidors de 11,2-18,7 milions d'euros.

¹⁰⁵ En aquest cas l'elasticitat preu de les llicències és del 0,45%.

(2016)		
CNMC (2016a)	Espanya (Còrdova)	La regulació augmenta les tarifes un 10,8%. La pèrdua de benestar dels consumidors ascendeix a 2,5 milions d'euros (2012).
CNMC (2016b i 2017a)	Espanya (41 províncies)	La regulació redueix el nombre de llicències en 9.284 i augmenta les tarifes, com a mínim, un 13,1%. La pèrdua de benestar a nivell estatal és de 324,3 milions d'euros (2013).
CNMC (2017b)	Espanya (àrea metropolitana de Barcelona)	Les restriccions regulatòries redueixen el nombre de llicències en 1.298 i pugen els preus un 12,3%. La pèrdua de benestar dels consumidors estimada és de 61,4 milions d'euros (2016).

Font: elaboració pròpia.

5.2.2. L'Impacte econòmic: càlcul de les transferències de rendes a l'àrea metropolitana de Barcelona

A continuació, es realitza un exercici quantitatiu per estimar la pèrdua de benestar dels consumidors a l'àrea metropolitana de Barcelona amb la metodologia de Gaunt i Black (1996), aplicada per la CNMC en els seus informes econòmics sobre el mercat del taxi (CNMC 2015, 2016a, 2016b, 2017a i 2017b). Les dades utilitzades (el nombre de llicències anual, la mitjana anual del preu de transmissió d'una llicència, la facturació mitjana per hora d'una llicència i el nombre total de desplaçaments per any) corresponen a l'àrea metropolitana de Barcelona i provenen de l'IMET.

El punt de partida de l'estimació és el valor de la llicència al mercat secundari (compra-venda de llicències de taxi)¹⁰⁶. En els estudis previs es considera que el mateix és el valor present o descomptat de les rendes *supra-normals* o *monopolístiques* generades per les restriccions quantitatives d'entrada i l'establiment d'una tarifa regulada per sobre de la competitiva.

Quan un taxista inverteix en una llicència en comptes d'un altre actiu, espera obtenir una rendibilitat. Així doncs, al preu de transmissió de la llicència se li aplica el tipus d'interès del bo del tresor espanyol a 10 anys¹⁰⁷ per estimar la renda extraordinària anual mínima esperada d'una llicència. Per exemple, per l'any 2015, a l'àrea metropolitana de Barcelona, segons les dades aportades per l'IMET, el preu mitjà de transmissió d'una llicència se situava al voltant dels 127.422€. En aplicar un tipus d'interès mitjà del 4,18%¹⁰⁸, la renda extraordinària anual obtinguda per llicència era de 5.323,50€. I en multiplicar aquest valor pel nombre de llicències existents s'obté el valor corrent de les rendes extraordinàries anuals per a l'any 2015. Aquesta xifra representa la pèrdua mínima estimada de benestar dels consumidors deguda al sobrepreu que paguen per les restriccions a la competència.

¹⁰⁶La CNMC (2017b) estima que el valor d'una llicència de taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona, en termes absoluts, ha augmentat un 503,7% entre 1987 i 2016, mentre que l'índex borsari IBEX-35 ho ha fet durant el mateix període en un 233,7%.

¹⁰⁷Títols emesos pels Estats a llarg termini (10 anys) per finançar el dèficit públic. Els individus que els adquireixen reben un pagament d'interessos o rendiment mensual de la seva inversió i, en finalitzar el termini de venciment, li retornen el capital. El valor mitjà dels bons del tresor espanyol a 10 anys s'ha obtingut de l'OCDE: <https://data.oecd.org/interest/long-term-interest-rates.htm>; El valor de 2013 correspon a la mitjana entre els anys 1999 i 2013, el de 2014 a la mitjana entre 2000 i 2014 i el de 2015 a la mitjana entre 2001 i 2015.

¹⁰⁸ Per al càlcul de totes les variables s'han emprat tots els decimals.

$$renda\ extraordinària_{2015} = 5.323,50 * 10.523 = 56.019.182,74 \text{ €}$$

Un vegada obtinguda aquesta dada, s'estima l'impacte en el preu per desplaçament efectiu (carrera). Segons les dades proporcionades per l'IMET, el nombre de carreres a l'any 2015 va ser de 60.929.327. Tenint en compte que existien 10.523 llicències, cadascuna feia, de mitjana, 5.790,11 carreres a l'any 2015.

$$carreres\ per\ llicència_{2015} = \frac{60.929.327}{10.523} = 5.790,11\ carreres$$

Si es calcula el valor de la renda extraordinària d'una llicència per desplaçament efectiu, s'obté el sobrepreu per carrera en comparació amb el d'un mercat sense restriccions d'entrada i preus lliures¹⁰⁹. Aquest import és de 0,92 euros.

$$sobrepreu\ per\ carrera_{2015} = \frac{5.323,50}{5.790,11} = \frac{56.019.182,74}{60.929.327} = 0,92 \text{ €}$$

D'altra banda, assumint que cada llicència fa un torn de 8 hores durant 5 dies per setmana i 48 setmanes, s'obté una aproximació del nombre d'hores treballades per taxista l'any: 1.920 hores¹¹⁰. En multiplicar aquest valor per la facturació mitjana per hora d'una llicència, s'obté una estimació de la facturació mitjana anual per llicència a l'àrea metropolitana de Barcelona. Així doncs, tenint en compte que la facturació mitjana per hora per a l'any 2015 va ser de 21,98€ en valor corrent, aquesta xifra va ser de 42.201,60€. Per tant, la facturació total del sector va ser de:

$$Facturació\ total_{2015} = 42.201,60 * 10.523 = 444.087.436,80 \text{ €}$$

Per últim, és possible calcular la tarifa o facturació mitjana (estimada) per carrera d'un taxista l'any 2015: 7,29€. Partint d'aquesta dada s'obté que el preu es reduiria com a mínim fins els 6,37€ en una situació amb més competència (7,29€ - 0,92€), és a dir, es produiria una reducció mínima del 12,62%.

$$Tarifa\ per\ carrera_{2015} = \frac{444.087.436,80}{60.929.327} = 7,29 \text{ €}$$

Pel que fa a l'elasticitat del preu de la demanda¹¹¹, aquesta dada es va obtenir de la literatura econòmica. De fet, s'han trobat pocs articles que estimin l'elasticitat de la demanda en aquest mercat (Schaller, 1999; Flores Guri, 2003; i Toner, 2010). Tanmateix, les estimacions donen resultats semblants, amb valors entre el 0,8% i el 1,22%.

Tot i que altres estudis previs fan ús d'una elasticitat preu de la demanda de l'1% (Frankena i Pautler, 1984; Taylor, 1989; Gaunt i Black, 1996; i CNMC, 2015, 2016a, 2016b, 2017a i 2017b), s'ha optat per l'escenari més conservador, és a dir, una elasticitat

¹⁰⁹ Com es pot observar, aquest sobrepreu també es pot calcular com la relació entre la renda extraordinària i el nombre total de carreres.

¹¹⁰ L'estimació horària es basa en el que estableix en el seu annex el Reglament metropolità del taxi. Aquesta xifra podria ser una infra-estimació, atès que una mateixa llicència es podria utilitzar en més d'un torn de 8 hores per dia.

¹¹¹ Es defineix com $\epsilon_d = \frac{\text{variació percentual en la quantitat demandada}}{\text{variació percentual en el preu}} = \frac{\frac{\Delta Q}{Q}}{\frac{\Delta P}{P}}$. A causa de la relació inversa entre preu i quantitat, l'elasticitat s'expressa generalment en valor absolut.

tracta d'una pèrdua de benestar social perquè la perden els consumidors i no es recuperada per ningú altre, és a dir, no és una renda traspassada dels consumidors als propietaris de llicències de taxi sinó una renda que es perd.

Aquesta pèrdua de benestar social es troba representada en el gràfic 8 per l'àrea BCF i, assumint que el nombre de carreres per llicència a l'any 2015 era constant, pot obtenir-se a partir del sobrepreu (0,92€) i el nombre de carreres totals que haurien realitzat les 1.062 noves llicències $(1.062 * 5.790,11)^{114}$. Aquesta pèrdua addicional de benestar va ser de 2.826.604,47€ l'any 2015.

$$Pèrdua\ benestar\ per\ restriccions_{2015} = \frac{(0,92) * (1.062 * 5.790,11)}{2} = 2.826.604,47\ €$$

Finalment, la pèrdua de benestar total dels consumidors pot aproximar-se com la suma d'ambdues xifres, ascendint la mateixa a 58.845.787,21€ l'any 2015. Així mateix, l'any 2013 va ser de 49.741.890,02€ i el 2014 de 58.546.784,87€¹¹⁵.

$$Pèrdua\ benestar\ total_{2015} = 56.019.182,74 + 2.826.604,47 = 58.845.787,21\ €$$

Val a dir que els propietaris d'una llicència de taxi també experimenten una pèrdua de benestar, atès que les carreres per any que deixen de realitzar-se per les restriccions de la regulació s'oferirien a una tarifa superior al seu cost. Això no obstant, sempre que la transferència de renda dels consumidors cap a ells sigui superior que aquesta pèrdua, als propietaris d'una llicència de taxi els hi sortirà a compte una situació restrictiva de la competència –com l'equilibri (P_0, Q_0) del gràfic 8.

A les dues taules següents es poden observar les dades utilitzades i els resultats obtinguts per als anys 2013, 2014 i 2015.

¹¹⁴ El mateix valor pot obtenir-se a través de la renda extraordinària anual per llicència (5.323,50€) i el nombre de noves llicències (1.062). Sent P_m el preu de monopoli, P_c el preu en un entorn competitiu, Q_m la quantitat en monopoli, i Q_c la quantitat en un entorn competitiu, on $P_m > P_c$ i $Q_m < Q_c$. La pèrdua de benestar del consumidor pel major preu que paguen per la quantitat consumida en monopoli és equivalent a $(P_m - P_c) * Q_m$. Aquesta és la pèrdua fonamental de benestar del consumidor derivada del règim de monopoli. En segon lloc, hi ha la pèrdua de benestar per la menor quantitat consumida en una situació no competitiva. Assumint una demanda lineal, aquesta pèrdua de benestar es pot aproximar per $(P_m - P_c) * (Q_c - Q_m) / 2$ (CNMC 2015, 2016a, 2016b, 2017a i 2017b).

¹¹⁵ Amb una elasticitat d'1, la pèrdua de benestar dels consumidors va des de 50,3 milions en 2013, fins a 59,6 i 58,7 milions en 2015 i 2016, respectivament. Per la seva banda, la CNMC (2017b) estima, a l'àrea metropolitana de Barcelona, una pèrdua de benestar dels consumidors de 61,4 milions per a 2015 i 2016. A més, la CNMC (2017a) considera que el dany estimat a nivell nacional ascendeix, com a mínim, a 324,3 milions d'euros a l'any en 2013, el que suposa que l'àrea metropolitana de Barcelona representa aproximadament el 15,51% del dany total (utilitzant el càlcul de pèrdua de benestar fet per l'ACCO per 2013).

Taula 7. Dades del mercat del taxi a l'AMB (2013-2015).

Any	Núm. de Llicències	Preu mitjà de transmissió (€)	Valor mitjà dels bons (%)	Renda extraordinària per llicència (€)	Facturació mitjana per llicència (€)	Preu mitjà per carrera (€)	Sobrepriu mitjà per carrera (€)	Núm. de desplaçaments	Llicències perdudes
2013	10.523	98.844	4,56	4.511,50	37.785,60	7,09	0,85	56.116.596	1.005
2014	10.523	119.296	4,43	5.285,50	40.166,40	7,11	0,94	59.430.435	1.108
2015	10.523	127.422	4,18	5.323,50	42.201,60	7,29	0,92	60.929.327	1.062

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'IMET i OCDE.

Taula 8. Pèrdua de benestar dels consumidors degut a la regulació (2013-2015).

Any	Total de rendes extraordinàries (€)	Pèrdua addicional pels consumidors (€)	Pèrdua total benestar dels consumidors (€)
2013	47.474.554,01	2.267.336,01	49.741.890,02
2014	55.619.215,28	2.927.569,58	58.546.784,87
2015	56.019.182,74	2.826.604,47	58.845.787,21

Font: elaboració pròpia.

Finalment, també és possible obtenir una estimació de la pèrdua de benestar per a l'any 2016 sense la dada sobre desplaçaments, atès que la mateixa només es troba disponible per als anys 2013, 2014 i 2015.

Taula 9. Dades del mercat del taxi a l'AMB (2016).

Any	Núm. de llicències	Preu mitjà de transmissió (€)	Valor mitjà dels bons (%)	Facturació mitjana per llicència (€)	Renda extraordinària / Facturació total (%)	Llicències perdudes
2016	10.523	134.115	3,93	44.774,40	11,77	991

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'IMET i Eurostat.

Seguint la metodologia utilitzada per la CNMC, es calcula, en primer lloc, la renda extraordinària per llicència com el producte del preu de transmissió d'una llicència i el tipus d'interès del bo del tresor espanyol a 10 anys: 5.270,30€. A partir d'aquest valor, s'obté la renda extraordinària total (pèrdua de benestar pel sobrepriu), així com la facturació total, a partir del nombre de llicències i de la facturació mitjana per llicència, de l'any 2016.

$$Renda\ extraordinària_{2016} = 10.523 * 5.270,30 = 55.459.791,50\ €$$

$$Facturació\ total_{2016} = 10.523 * 44.774,40 = 471.161.011,20\ €$$

El pes de les rendes extraordinàries sobre la facturació total proporciona una estimació del que es reduiria, com a mínim, el preu en termes mitjans si no existissin restriccions de preu i entrada en el mercat (CNMC, 2017b). Així doncs, els preus es reduirien, de mitjana, un 11,77% l'any 2016. Assumint una altra vegada una elasticitat preu del 0,8, el nombre de llicències augmentaria en un 9,42%, el que es traduiria en 991 llicències més.

Per tant, és possible obtenir la pèrdua de benestar per les restriccions d'entrada a partir del nombre addicional de llicències i de les rendes extraordinàries per llicència l'any 2016.

$$Pèrdua\ benestar\ per\ restriccions_{2016} = \frac{5.270,30 * 991}{2} = 2.611.241,93\ €$$

La suma d'ambdues xifres aproxima la pèrdua de benestar total dels consumidors:

$$Pèrdua\ benestar\ total_{2016} = 55.459.791,50 + 2.611.241,93 = 58.071.033,43\ €$$

A les taules següents es resumeix el càlcul de la pèrdua de benestar de l'any 2016.

Taula 10. Pèrdua de benestar dels consumidors degut a la regulació (2016).

Any	Total de rendes extraordinàries (€)	Pèrdua addicional pels consumidors (€)	Pèrdua total benestar dels consumidors (€)
2016	55.459.791,50	2.611.241,90	58.071.033,43

Font: elaboració pròpia a partir de les dades de l'IMET i OCDE.

Això no obstant, en els estudis abans esmentats, la CNMC assenyala que aquest resultat ha d'interpretar-se com un llindar mínim, ja que no té en compte altres pèrdues de benestar que no han pogut ser quantificades. D'una banda, s'obvien les eficiències productives¹¹⁶ i dinàmiques¹¹⁷ que són inherents als mercats competitius i que es tradueixen en menors preus i costos. D'altra banda, no es quantifica el menor temps d'espera (cost d'espera) per als consumidors a causa de l'entrada de noves llicències. Per últim, cal afegir que s'ha optat pel valor de l'elasticitat preu més conservador dels que s'han trobat a la literatura.

En resum, a partir de l'exercici empíric realitzat en aquesta subsecció, s'estima que les restriccions imposades per la regulació en el mercat del taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona, en forma de limitació del nombre d'operadors i de tarifes regulades, han suposat de mitjana, com a mínim, (i) una reducció d'aproximadament 1.000 llicències, (ii) un sobrepreu per carrera sobre el 14% i (iii) una pèrdua de benestar dels consumidors al voltant dels 56 milions d'euros.

¹¹⁶ En una economia competitiva els recursos s'utilitzen de manera eficient, maximitzant la producció i emprant els mínims de recursos possible (minimitzant costos).

¹¹⁷ La competència promou la innovació i incentiva el desenvolupament de nous productes i processos de producció.

Taula 11. Efectes negatius de la regulació del mercat del taxi a l'àrea metropolitana de Barcelona (2013-2016).

Any	Llicències perdudes	Sobrepriu per carrera (%)	Pèrdua total benestar dels consumidors (€)
2013	1.005	13,62%	49.741.890,02
2014	1.108	15,24%	58.546.784,87
2015	1.062	14,44%	58.845.787,21
2016*	991	-	58.071.033,43
Mitjana**	1.042	14,43%	56.301.373,88

Font: elaboració pròpia.

Nota: (*) l'any 2016 s'utilitza una metodologia diferent atès que només es disposa de dades de desplaçaments (carreres) per als anys 2013 – 2015. (**) La mitjana del sobrepriu per carrera s'ha calculat només entre els anys 2013 a 2015.

6. PROPOSTES DE L'ACCO

A continuació l'ACCO formula les propostes de canvi de la regulació sectorial (apartat 6.1.) i una consideració general sobre l'oportunitat d'acompanyar un veritable canvi de model regulatori amb mesures addicionals (apartat 6.2.).

6.1. Canvis normatius de la regulació aplicable als serveis de taxi i de VTC

Ateses les consideracions anteriors i amb l'objectiu d'assegurar una regulació sigui eficient i afavoridora de la competència, l'ACCO proposa que, per als serveis del taxi i de VTC, **es reguli un únic títol habilitant i s'estableixi un règim regulatori comú**. En termes més concrets, en aquest apartat es proposen modificacions de qüestions essencials que suposen un canvi de model regulatori (apartat 6.1.1.) i modificacions puntuals de les restriccions analitzades en aquest informe (apartat 6.1.2.).

6.1.1. L'establiment d'un nou model regulatori: l'eliminació del numerus clausus

En primera instància, l'ACCO considera necessari formular recomanacions per dur a terme modificacions de la regulació actual que poden considerar-se un canvi de model regulatori per eliminar restriccions d'accés al mercat del servei de taxi i de VTC.

L'ACCO entén que el sistema vigent de limitació de les llicències de taxis i les autoritzacions de VTC's no és eficaç i, en tant que no són mesures transversals aplicables a tot el sector del transport, són desproporcionades com a mètode per evitar la congestió i la contaminació. A més a més, en particular, el mecanisme per restablir un contingent al sector dels VTC's (una ràtio màxima respecte els taxis) és una mesura ineficaç i només seria admissible si estigués avalada per algun estudi d'impacte per tal de poder-ne avaluar la proporcionalitat. En aquest sentit, cal esmentar que el Tribunal Suprem en la referida sentència de 4 de juny de 2018 manifesta expressament que *“la Administració no ha ofrecido una justificación razonada de la concreta porcion 1/30”*.

Per tant, **l'ACCO recomana l'establiment d'un règim de llibertat d'entrada d'operadors, eliminant els límits quantitius que s'imposen actualment al sector del taxi i dels VTC's, i l'eliminació de la dualitat regulatòria**, a fi i efectes d'afavorir un

context competitiu en què els propis mecanismes de mercat regulessin els nivells òptims d'oferta i demanda i en el que potencialment es millorés la qualitat del servei en benefici dels consumidors (en termes, per exemple, de temps d'espera). Així, la implantació d'un sistema liberalitzat d'accés al mercat permetria acabar amb dos efectes negatius de l'actual regulació: (i) l'obstaculització de les externalitats positives de xarxa¹¹⁸ i (ii) la creació de rendes regulatòries.

Aquesta recomanació es formula, en tot cas, sense entrar a realitzar consideracions addicionals que puguin estar relacionades amb polítiques públiques diferents de la promoció de la competència i que es puguin considerar idònies pel legislador.

6.1.2. Modificacions puntuals

L'ACCO considera necessari formular propostes complementàries al canvi de model regulatori per fer modificacions puntuals de restriccions injustificades i/o desproporcionades imposades per la regulació. Les recomanacions es formulen en relació amb els cinc punts següents:

- La flexibilització del règim de tarifes aplicables al taxi.

L'ACCO considera que la restricció de preus no està justificada als segments d'activitat en els quals no existeix cap fallada del mercat (el segment de la pre-contractació) i, de fet, és una restricció que impedeix que els taxistes puguin competir amb els VTC's en igualtat de condicions en aquests segments. Per tant tenint en compte la divisió actual de l'activitat en segments, **l'ACCO recomana l'eliminació de les tarifes regulades del sector del taxi per al sector de la pre-contractació.** Per al segment de contractació al carrer, **l'ACCO recomana la flexibilització de l'actual sistema de tarifes fixes mentre la tecnologia no permeti superar l'asimetria d'informació.**

Una de les opcions seria la implantació d'un sistema de tarifes màximes que siguin més elevades en franges amb una major demanda per incentivar més taxis a operar en aquestes franges amb la possibilitat d'oferir descomptes dins de la tarifa màxima. En tot cas, per evitar que el sistema de preus màxims afavoreixi l'alineació de preus, **l'ACCO considera que caldrà informar al consumidor de la importància d'exercir el seu poder de negociació amb l'operador quan contracta el servei.**

D'aquesta forma (i) es salvaguardaria l'asimetria informativa, (ii) es permetria cert grau de competència en preus amb el sector dels VTC's (i entre els propis taxistes) i (iii) s'incentivaria la reducció del temps d'espera dels consumidors durant les hores de

¹¹⁸ Les externalitat s'han d'entendre com l'efecte positiu que es produeix quan la utilitat que un usuari obté de la xarxa s'incrementa amb l'augment del número d'usuaris. Així mateix, es pot definir l'externalitat de xarxa de la manera següent: "Se dice que existe una externalidad de red cuando el valor de un bien aumenta cuando es mayor el número de personas que lo poseen, es decir, cuanto menor es su exclusividad. Es decir, el consumidor de un bien alcanza mayor satisfacción cuanto más extendido esté su producto y mayor sea el número de consumidoras lo disfruten. (...) Además las economías de redes pueden ser positivas, cuando el consumo cada vez más popular de un bien se retroalimenta una vez alcanzado un cierto umbral en el número de consumidoras alcanzando una cierta masa crítica, como es el caso de la telefonía móvil." (definició recollida al següent enllaç: http://diccionarioempresarial.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAASNjc3NDtbLUouLM_DxblwMDS0NDA1OQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAML8S_zUAAAA=WKE).



“demanda punta” (amb preus màxims elevats), que és una de les principals queixes dels usuaris.

Així mateix, donat que l'avenç tecnològic genera un creixement del sector de pre-reserva i es solucionen els problemes d'asimetria de la informació, **l'ACCO recomana que es revisi periòdicament la necessitat de mantenir el sistema de preus regulats.**

- L'establiment de requisits de seguretat i qualitat necessaris i proporcionals.

A la vista del fet que la regulació imposa requisits injustificats i discriminatoris, **l'ACCO recomana que l'establiment de requisits de seguretat i qualitat és limitat a aquelles condicions que estiguin justificades (com la tinença d'assegurances) i es faci de manera no discriminatòria**, establint mesures equivalents per als dos serveis per tal d'assegurar la qualitat i la seguretat en ambdós segments d'activitat.

Així mateix, tenint en compte les possibilitats que ofereixen les novetats tecnològiques, cal imposar només aquells requisits que siguin imprescindibles a l'objectiu perseguit (la seguretat i la qualitat). Per tant, **l'ACCO recomana que els requisits que s'estableixin, a més d'establir-se de manera no discriminatòria, siguin mesures proporcionals, atenent a les possibilitats que els avenços tecnològics ofereixen per aconseguir els mateixos objectius que persegueixen algunes restriccions regulatòries.**

- La flexibilització de la regulació de calendaris i jornades del servei de taxi.

Tenint en compte que el servei del taxi no és un servei públic i que les restriccions són injustificades i desproporcionades, **l'ACCO recomana flexibilitzar la regulació de les jornades i calendaris dels taxistes**, sens perjudici de la possibilitat que es qualifiqui pròpiament com a servei públic la cobertura donada a algunes franges horàries o zones geogràfiques.

- La flexibilització de les limitacions geogràfiques imposades al servei del taxi i de VTC.

Tenint en compte que les restriccions geogràfiques són contràries a l'assignació eficient de recursos i al principi d'eficàcia nacional de les autoritzacions i injustificades, **l'ACCO recomana que (i) es flexibilitzi el règim de limitacions geogràfiques, que afecten l'assignació eficient dels recursos al servei de taxi i de VTC, i (ii) es garanteixi la transversalitat de les mesures que eventualment s'adoptin.** Sens perjudici dels límits competencials en aquesta matèria, aquesta flexibilització podria consistir en mesures d'abast molt divers que van des de l'atorgament de llicències i autoritzacions que permeten operar en qualsevol punt de la geografia fins l'atorgament de llicències i autoritzacions que limiten l'àmbit d'operació sense impedir l'eficiència econòmica (en casos, per exemple, de viatges de retorn buits).

- La flexibilització de la possibilitat de compartir els serveis.

L'ACCO considera que la restricció de compartir el servei no està justificada, especialment en l'actual context d'avenç tecnològic. Per tant, L'ACCO recomana **flexibilitzar l'ús compartit dels vehicles entre diferents consumidors per optimitzar l'ús dels recursos en benefici dels consumidors i del medi ambient** i permetre que, tant el servei de taxi com de VTC es puguin oferir per places i pagar de forma individual.

6.2. Estratègies de reforma per dur a terme un canvi de model regulatori

El principal problema que se li planteja al regulador (de qualsevol país¹¹⁹) per transitar cap a un nou model regulatori és el rebuig dels operadors a perdre el monopoli que la legislació els hi ha garantit històricament. Al nostre entorn, aquesta polèmica s'origina, en part, perquè, com a conseqüència del sistema de *numerus clausus* i la llibertat per transmetre llicències, els operadors actuals han pagat grans quantitats de diners per adquirir aquestes llicències, esperant obtenir alts rendiments en el futur (rendes regulatòries).

Segons s'al·lega per alguns operadors, (i) si el mercat es liberalitza -en el sentit de liberalitzar l'entrada de taxistes i, especialment, de VTC's (que fins ara, a diferència dels taxis, tenien llibertat de preus)- o (ii) si es permet l'entrada de més plataformes digitals, el valor d'aquestes llicències i els guanys podrien caure dràsticament. És a dir, tot i que l'OCDE¹²⁰ manté que no existeix prova que acrediti que en un mercat contingentat els operadors tenen més beneficis, el sector considera que les expectatives de rendiment de les inversions fetes per adquirir llicències es podrien veure frustrades en cas de que es liberalitzés l'entrada d'operadors.

Davant d'aquesta problemàtica, la pròpia OCDE¹²¹ ha analitzat diferents estratègies legislatives per superar les dificultats inherents a la liberalització tot i que, com a qüestió de principi, considera que la política de competència és incompatible amb la protecció dels guanys d'un sector¹²². En concret, l'OCDE ha valorat dues possibilitats diferents: (i) la possibilitat de fer reformes legislatives per fases o reformes esgraonades i (ii) la possibilitat d'implantar sistemes de pagament dels costos d'aquesta transició, en concret, mecanismes de compensació total o parcial¹²³. A aquestes opcions analitzades per

¹¹⁹ Aquesta problemàtica s'ha plantejat, per exemple, per part de l'OCDE i de la *National Competition Council* (*Discussion Paper* de novembre de 2000). Així mateix, el *Conselho Administrativo de Defesa Econômica* ha publicat un estudi en aquest sector per al Brasil (<http://en.cade.gov.br/topics/about-us/dee/working-paper-001-2015.pdf>). Igualment, en el cas d'Irlanda, dos anys després de la liberalització del sector, es va crear un comitè d'experts per avaluar les dificultats financeres dels titulars de llicències (<http://www.dttas.ie/sites/default/files/node/add/content-publication/Report%20of%20the%20Taxi%20Hardship%20Panel.pdf>).

¹²⁰ L'OCDE manté el següent: "However, there is no evidence to suggest that taxi driver incomes are higher in markets with restrictive entry conditions. Rather, the monopoly rents that accrue due to these restrictions appear to be appropriated solely by licence owners. For example, Melbourne has taxi licences valued at almost A\$500,000, and driver incomes estimated at A\$8 - 14 per hour. Thus, entry restrictions appear to be an ineffective means of safeguarding driver incomes". Informe accessible al següent enllaç: <https://www.OCDE.org/regreform/sectors/41472612.pdf>.

¹²¹ Informe accessible al següent enllaç: <https://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>.

¹²² L'OCDE afirma el següent: "More importantly, competition policy does not generally accept the proposition that entry to an industry should be constrained in order to protect the income position of incumbents, while there is no obvious basis for arguing that the taxi industry constitutes a special case in this regard." (pàgina 8 de l'informe accessible al següent enllaç: <https://www.oecd.org/regreform/sectors/41472612.pdf>).

¹²³ Sobre la possibilitat de fer la reforma per fases, l'OCDE considera que, si la liberalització total a l'entrada no s'estableix com objectiu explícit, les reformes esgraonades poden provocar que la reforma sigui incompleta. Segons l'OCDE, l'experiència demostra que les reformes immediates són possibles i és possible eliminar restriccions quantitatives i mantenir exigències de qualitat del servei. Pel que fa als mecanismes de compensació, l'OCDE considera que no és una estratègia proporcionada (i) perquè no hi ha arguments per pensar que els incumbents tinguin dret a una compensació, (ii) perquè la compensació pot impedir l'objectiu de la liberalització i (iii) perquè es corre el risc de que els incumbents es beneficiïn de tots els efectes positius de la liberalització (pàgina 10 de l'informe del "*National Competition Council*", accessible al següent enllaç: <http://ncc.gov.au/docs/PIReStTa-001.pdf>).

L'OCDE, cal sumar-li els mecanismes de compensació diferents al pagament d'una compensació econòmica que s'han plantejat per part de les autoritats de competència¹²⁴.

Doncs bé, sobre la base d'aquests plantejaments, a continuació s'analitza quins mecanismes de pagament s'han aplicat a d'altres països davant d'una situació similar (apartat 6.2.1.) i quins són els límits existents a Espanya per aplicar mecanismes semblants (apartat 6.2.2.).

6.2.1. Mecanismes de transició aplicats a d'altres països

L'OCDE ha recollit diferents models o mecanismes de compensació als operadors *incumbents* com a eina aplicada pel legislador de diferents països en els quals s'ha liberalitzat el sector del taxi. Alguns d'aquests casos es descriuen a continuació:

- El cas d'Irlanda: amb la liberalització del sector es va detectar que alguns titulars de llicències patien efectes econòmics negatius o dificultats financeres. Dos anys després de la liberalització, es va crear un *panel* d'experts per (i) avaluar i sistematitzar les peticions d'alguns dels operadors que havien patit els efectes de la liberalització i (ii) formular una proposta per compensar algunes categories de titulars de llicències (Hardship panel 2002). El panel va formular recomanacions sobre categories d'afectats que havien de rebre compensació i les quanties que el regulador sectorial havia de pagar (entre 3.000 i 15.000 euros) en concepte de compensació per les dificultats financeres (o *compassionate payment*)¹²⁵ i amb fons públics. Entre desembre de 2003 i setembre de 2004 es van fer els pagaments a càrrec del govern¹²⁶.
- El cas de Roma: durant el procés de liberalització es va regular un mecanisme de compensació. En concret, la legislació va establir que, un cop liberalitzat el mercat, les noves llicències de taxis s'atorguessin mitjançant subhasta/licitació pública. Es va establir que el 80% dels ingressos dels municipis procedents d'aquests procediments d'atorgament de llicències es destinés a compensar els taxistes titulars de llicències des d'abans de la modificació legislativa.
- El cas d'Austràlia: durant el procés de liberalització que es va dur a una part del territori d'Austràlia (Northern Territory), es va establir un sistema de compensació dels costos de la reforma. Aquest sistema de compensació es va finançar amb el pagament temporal de taxes anuals per la tinença d'una llicència (tant dels nous entrants com dels operadors existents). Es considera que el mecanisme permetia que els costos de la liberalització es compartissin entre els usuaris del taxi (que pagaven preus més alts) o els operadors de taxi que pagaven la taxa (tant els nous entrants com els *incumbents*)¹²⁷. Tanmateix, el càlcul inicial del període que havia de cobrar-se la taxa, finalment es va estendre.

¹²⁴ *Discussion Paper* de novembre de 2000 titulat "Reforming the Taxi Industry in Australia" i emès per la *National Competition Council* d'Austràlia.

¹²⁵ Informe accessible al següent enllaç: [dd/content-publication/Report%20of%20the%20Taxi%20Hardship%20Panel.pdf](http://www.ncc.gov.au/dd/content-publication/Report%20of%20the%20Taxi%20Hardship%20Panel.pdf).

¹²⁶ Informació accessible al següent enllaç: <http://www.taxi.ie/taxi-hardship-fund.shtml>; <https://www.irishtimes.com/news/taxi-drivers-invited-to-apply-for-hardship-payments-scheme-1.389938>.

¹²⁷ Pàgina 10 de l'informe del "National Competition Council", accessible al següent enllaç: <http://ncc.gov.au/docs/PIReStTa-001.pdf>.

Aquest model de la *Northern Territory* va ser posteriorment descartat, com a model d'aplicació nacional, per part de la *National Competition Council* d'Austràlia (*Discussion Paper* de novembre 2000¹²⁸). En concret, la *National Competition Council* va proposar la implantació, no d'un sistema de compensació total del preu de les llicències, sinó un sistema d'ajustament o compensació de danys o dificultats que els operadors puguin travessar després de la reforma, gestionat per una autoritat independent i que avalués les reclamacions individuals. Així mateix, es van plantejar diverses maneres de dotar el fons per assumir aquests pagaments.

6.2.2. Els límits legals a Espanya per aplicar un sistema de compensació

La doctrina del Tribunal Suprem havia reconegut històricament la possibilitat de sol·licitar a l'Estat el rescabament de danys derivats d'actuacions legislatives. Aquesta doctrina actualment, es regula a l'article 32.3 de la Llei 40/2015, de 1 d'octubre, de Règim Jurídic del Sector Públic (en endavant, la "**Llei 40/2015**")¹²⁹.

Així mateix, segons ha reconegut el Tribunal Suprem, l'Administració no té una obligació jurídica general de compensar els costos que per als operadors suposa un canvi normatiu sinó que aquesta responsabilitat té caràcter excepcional¹³⁰. La doctrina del Tribunal Suprem dona prevalença a la "potestat d'innovació normativa", precisament, per **tal d'evitar que "quedin petrificades regulacions al marge de l'evolució real dels interessos generals i de l'exercici de les facultats d'apreciació dels òrgans cridats a vetllar per ells [els interessos generals] segons les competències reconegudes per la Constitució i la Llei"**¹³¹ (la negreta no consta al text original).

Tot i no existir una obligació legal, l'article 32.3 de Llei 40/2015, estableix que el legislador i els poders públics poden valorar l'oportunitat d'establir mecanismes de compensació de danys generats per llei (de naturalesa no expropiatòria) per resoldre problemes que sorgeixen de l'establiment, per via legislativa, d'un mercat liberalitzat i competitiu¹³².

Pel que fa als supòsits establerts per la llei, existeix un exemple en el cas de la liberalització del sector elèctric on es van establir uns costos de transició a la competència que havien de satisfer els consumidors i percebien les empreses que operaven abans de la liberalització. En aquell cas, el Tribunal Suprem va considerar que si la Comissió Europea no s'havia oposat al mecanisme de compensació, el legislador

¹²⁸ Informe del "National Competition Council", accessible al següent enllaç: <http://ncp.ncc.gov.au/docs/PIReStTa-001.pdf>.

¹²⁹ Inicialment es va regular a l'article 139 de la Llei 30/92, de 26 de novembre, de Règim jurídic de les Administracions Públiques i del Procediment Administratiu Comú.

¹³⁰ Sentència del Tribunal Suprem, de 7 d'octubre de 2004, número de recurs 40/2004: "*La Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común ha venido a consagrar expresamente la responsabilidad de la Administración por actos legislativos estableciendo el artículo 139.3 que <<Las Administraciones Públicas indemnizarán a los particulares por la aplicación de actos legislativos de naturaleza no expropiatoria de derechos y que éstos no tengan el deber jurídico de soportar, cuando así se establezca en los propios actos legislativos y en los términos que especifiquen dichos actos>>. Responde sin duda esta normación a la consideración de la responsabilidad del Estado legislador como un supuesto excepcional vinculado al respeto a la soberanía inherente al poder legislativo. Se ha mantenido que si la ley no declara nada sobre dicha responsabilidad, los tribunales pueden indagar la voluntad tácita del legislador («ratio legis») para poder así definir si procede declarar la obligación de indemnizar.*"

¹³¹ Sentència del Tribunal Suprem, de 6 de juliol de 1999, recurs 346/1995, fonament jurídic setè.

¹³² Sentència del Tribunal Suprem, d'11 de juny de 2001, número de recurs 117/2000, fonaments jurídics vuitè i novè.

podia reconèixer als operadors el dret a la compensació dels costos de transició tot i que amb limitacions que va fer expresses a la sentència dictada en aquell cas¹³³.

Fora dels casos de rescabament que estableixi en cada cas la llei, el criteri per determinar si existeix el dret al rescabament del dany **és el trencament de la confiança legítima de l'operador en l'Estat**¹³⁴. Els casos típics de rescabament són els casos de rescabament de danys produïts per normes declarades inconstitucionals¹³⁵ o normes contràries al dret de la Unió Europea (Ruiz López 2012).

Més enllà dels casos típics, el reconeixement del dret al rescabament ha estat excepcional. Per exemple, en els casos de desqualificació del sòl urbanitzable, s'ha considerat que existeix un deure jurídic de suportar un dany quan la mesura té caràcter general que tots els administrats estan obligats a suportar. En canvi, i per l'excepcionalitat del cas, sí s'ha reconegut el dret al rescabament en el cas de l'eliminació dels contingents de pesca exempts de drets aranzelaris a conseqüència de l'entrada a Espanya a la Comunitat Europea. En aquell cas, excepcionalment, es va considerar que s'havia infringit el principi de confiança legítima ja que, just abans de l'entrada a la Comunitat Europea, **l'Administració havia fomentat que els particulars efectuassin inversions que es van veure frustrades amb el canvi normatiu**¹³⁶.

¹³³ Tanmateix, el propi Tribunal Suprem va advertir que la decisió del poder legislatiu de reconèixer l'existència de costos compensables ha de basar-se en la ponderació de diversos factors difícils de ponderar. En particular, el Tribunal Suprem considera que és necessari que, en el marc d'aquesta opció legislativa, el legislador tingui en compte algunes variables que dificulten la presa de decisió (Sentència del Tribunal Suprem, d'11 de juny de 2001, número de recurs 117/2000, fonament jurídic vuitè): (i) La dificultat de determinar si el dany es deu únicament al canvi legislatiu. El Tribunal Suprem considera que, en el marc de la potestat atribuïda al legislador, cal que aquest es plantegi si les pèrdues o els costos de la transició són únicament imputables al canvi legislatiu o ho són a altres factors com un canvi tecnològic o, també, a un canvi dels models de consum; (ii) la dificultat de determinar i quantificar les pèrdues. El Tribunal Suprem es planteja si les pèrdues derivades de la liberalització no poden quedar compensades per altres beneficis derivats de la liberalització i poden relativitzar la situació perjudicial que es pretén indemnitzar. En concret, el Tribunal Suprem menciona, com a benefici, un possible augment de la demanda com a conseqüència de la liberalització que compensi les pèrdues que el legislador pretengui compensar. Aquesta menció, en tot cas, està en línia amb les veus que argumenten que l'augment de l'oferta podria conduir a un augment de la demanda, increment que, des de la perspectiva del Tribunal Suprem, podria compensar els costos de transició; (iii) La idoneïtat d'establir mecanismes que impedeixin, a fi de comptes, la finalitat liberalitzadora de la norma. el Tribunal Suprem es planteja si el mecanisme de compensació no podria arribar a impedir l'objectiu propi del canvi normatiu, la liberalització i la promoció de la competència, al crear noves barreres d'entrada. En concret, el Tribunal Suprem es refereix, per exemple, a la possibilitat de que la retribució d'aquests costos permetés als operadors beneficiaris de la compensació aplicar una preus més baixos amb els que els nous entrants no poguessin competir.

¹³⁴ El Tribunal Suprem ha establert que "(...) el análisis de si en el caso concreto se cumplen los requisitos de la buena fe y confianza legítima por parte del recurrente y si han sido quebrados tales principios como consecuencia de que tal situación de confianza haya sido generada por la Administración frente a las innovaciones legislativas que sacrifican el expresado principio en aras de los intereses generales de la comunidad." (Sentència del Tribunal Suprem, de 18 d'abril de 2002, número de recurs 497/1998).

¹³⁵ Així, per exemple, en el cas resolt per la sentència del Tribunal Suprem de 29 de febrer de 2000, número de recurs 49/1998, on es declara la responsabilitat derivada de la declaració de constitucionalitat de l'article 38.2.2 de la Llei 5/90 de 29 de juny, sobre *medidas en materia presupuestaria, financiera y tributaria, que estableció el gravamen complementario sobre la tasa fiscal que grava los juegos de suerte, envite o azar*. També es va admetre en el cas dels danys causats als funcionaris del Cos Nacional de Policia como conseqüència del canvi a segona activitat en virtut de Disposició Addicional 20^a de la Llei 37/1998, de 28 de desembre, que va ser declarada inconstitucional i anul·lada mitjançant sentència del Tribunal Constitucional número 234/1999, de 16 de desembre.

¹³⁶ El propi Tribunal Suprem ha resumit el supòsit d'aquesta manera: "*La sentencia de 5 de marzo de 1993 EDJ 1993/2172 de esta misma Sala, cuya doctrina ha sido seguida por la de 27 de junio de 1994 EDJ 1994/10931, aun reconociendo que la eliminación de los cupos de pesca exentos de derechos arancelarios*

En concret, el Tribunal Suprem ha tingut ocasió d'analitzar la responsabilitat patrimonial de l'Estat (en tant que legislador) en el procés de liberalització del mercat dels serveis funeraris¹³⁷. En aquell cas, abans d'analitzar el supòsit, el Tribunal Suprem va considerar que els danys reclamats no estaven acreditats i que només era una presumpció que la liberalització produís danys susceptibles de ser rescabats.

Per tant, la possible reclamació individual de danys derivada d'un canvi normatiu en sentit liberalitzador dependria de si es considerés (i) que l'Estat ha fomentat les inversions abans del canvi legislatiu en el sentit de generar una confiança legítima i (ii) que s'ha alterat la situació singular de l'operador.

6.2.3. *El plantejament d'aquest qüestió al sector del taxi*

Com a qüestió de principi, resulta imprescindible complir amb les recomanacions formulades en aquest informe sobre la base de l'anàlisi de competència elaborat ja que, en línia amb allò expressat per l'OCDE, la política de competència impedeix que la regulació protegeixi els guanys dels operadors.

En aquest sentit, tal i com s'ha exposat, el legislador no està obligat a compensar els operadors *incumbents*, ja que una llicència (en situació de monopoli) no és una garantia d'un cert retorn futur. Al mercat secundari de la revenda de llicències -creat per la regulació- els operadors van adquirir llicències a preus molt alts esperant un retorn de la despesa. Tanmateix, la compra comportava un risc com de qualsevol altra inversió on no hi ha retorns fixos promesos. En aquest sentit el Tribunal Suprem, en el cas de la liberalització del sector dels serveis funeraris, ha declarat: “no se ha justificado que ya se

derivado del Tratado de Adhesión a la Comunidad Europea podía considerarse producido "incluso, y más propiamente, como consecuencia de las determinaciones del poder legislativo", reconoció en el caso allí enjuiciado la existencia de responsabilidad patrimonial del Estado, por apreciar que los particulares perjudicados habían efectuado fuertes inversiones --que se vieron frustradas-- fundados en la confianza generada por medidas de fomento del Gobierno, que a ello estimulaban, plasmadas en disposiciones muy próximas en el tiempo al momento en que se produjo la supresión de los cupos, de tal suerte que existió un sacrificio particular de derechos o al menos de intereses patrimoniales legítimos, en contra del principio de buena fe que debe regir las relaciones de la administración con los particulares, de la seguridad jurídica y del equilibrio de prestaciones que debe presidir las relaciones económicas.” (sentencia del Tribunal Suprem, de 14 de febrer de 2002, recurs número 493/1998).

¹³⁷ Sentencia del Tribunal Suprem, de 18 d'abril de 2002, recurs número 497/1998 : “*En cuanto al primero de los requisitos citados el recurrente lo da por supuesto por el mero hecho de que la actividad que venía desarrollando en régimen de monopolio pase a poder ejercerse de forma liberalizada, si bien puede ser sometida a un régimen de autorización de carácter reglado, pero no prueba, ni siquiera alega, daño concreto alguno derivado de que se haya producido una situación de concurrencia en la prestación del servicio por otras empresas, ni siquiera se alega que tal situación se haya producido, (...) por tanto tampoco puede hablarse de expropiación ya que no existe privación singular de derechos o intereses legítimos en los términos que establece el artículo 1 de la Ley de Expropiación Forzosa, en nada se ha alterado en la práctica la situación singular del recurrente, el contrato no ha sido transferido ni por tanto sustraído a su esfera patrimonial, a lo más que podría llegarse es a que algún día pueda operarse, no se ha justificado que ya se haya producido, la alteración de una cláusula contractual, la del monopolio, que ciertamente no puede estimarse que constituya un derecho subjetivo. Estamos, en consecuencia, ante una situación especulativa sobre la posibilidad de que puedan originarse perjuicios por el cambio del sistema en la prestación de servicios funerarios introducido por el Real Decreto Ley 7/96, pero es lo cierto que no se ha acreditado la existencia de lesión patrimonial efectiva individualizada. El recurrente opera sobre la base de una hipótesis, la previsibilidad de que dicha lesión se produzca, si efectivamente se produce una situación de concurrencia antes de que finalice su concesión, extremo éste que ni se acredita ni se alega se haya producido.” (la negreta no consta al text original).*

haya producido, la alteración de una cláusula contractual, la del monopolio, que ciertamente no puede estimarse que constituya un derecho subjetivo”.

Plantejada aquesta problemàtica, cal apuntar que la viabilitat de les reclamacions individuals de rescabament a l'Estat pel canvi legislatiu en sentit liberalitzador és incerta¹³⁸. En tot cas, l'ACCO planteja (com ho ha fet en altres circumstàncies¹³⁹) que el legislador pot valorar si, és imprescindible posar en marxa mecanismes legals de compensació transitoris, com a mesura per aconseguir avançar cap a una regulació eficient.

En aquesta línia, seria recomanable que el legislador prioritzés els mecanismes ja existents -atur i polítiques actives de formació- per resoldre possibles situacions negatives derivades del canvi normatiu en sentit liberalitzador.

Subsidiàriament, si els mecanismes existents no fossin suficients, el legislador té l'opció – a fi d'aconseguir la satisfacció d'altres interessos públics, diferents del de la competència- d'establir mecanismes legals per compensar, si s'escau i transitòriament, les pèrdues que consideri que són compensables. Si el legislador, optés per un mecanisme de compensació diferent als ja existents, caldria que tingués en compte les reflexions del Tribunal Suprem a l'hora d'avaluar la legalitat de les compensacions que es van establir en el marc de la liberalització elèctrica.

En termes generals, cal fer una reflexió política en atenció a l'interès general. En concret, caldrà analitzar **si, conceptualment, és admissible preveure indemnitzacions en concepte de costos de transició a la competència en el sector del transport de viatgers i si la pèrdua és imputable únicament a la liberalització.**

Més en particular, caldrà disposar de la següent informació: (i) quan es van comprar les llicències, (ii) quant es va pagar per la llicència, (iii) quin rendiment econòmic se n'ha tret, (iv) si la liberalització pot produir efectes que redueixin les pèrdues previsibles. Tot això a fi de **saber si el cost de la inversió està completament amortitzat i durant quan de temps s'ha d'implantar un mecanisme de compensació per evitar situacions similars a la eventualment creada amb els costos de transició a la competència pagats al sector de l'electricitat**¹⁴⁰. Així mateix, caldrà reflexionar sobre quin és el mecanisme de compensació i (i) si aquest és conforme amb les normes en matèria d'Ajuts d'Estat o (ii) si podria actuar com una barrera d'entrada que impedisís l'objectiu últim de la liberalització del sector¹⁴¹.

¹³⁸ Seguint allò explicat a l'apartat anterior, per una banda, seria difícil mantenir que l'Estat hagués fomentat les inversions al mercat secundari de la revenda de llicències de taxi. Per altra banda, i per analogia amb el cas de les modificacions del plantejament urbanístic, caldria valorar si és possible que es considerés que existeix un deure jurídic de suportar un dany perquè la mesura té caràcter general que tots els administrats estan obligats a suportar.

¹³⁹ Informe de l'ACCO, de maig de 2016, titulat “Transaccions entre iguals (P2P), un pas endavant”, accessible al següent enllaç: http://acco.gencat.cat/web/.content/80_acco/documents/arxius/actuacions/P2P-Un-pas-endavant_DEF.pdf.

¹⁴⁰ Veure la notícia al següent enllaç: <http://www.europapress.es/economia/Pmacroeconomia-00338/noticia-economia-soria-revela-reclamacion-ctc-pagados-prescrita-fiscalia-investiga-respecto-20141126212446.html>.

¹⁴¹ Els casos històrics són una mostra de diferents alternatives. Una alternativa per recaptar els diners -que han de servir per constituir i dotar un fons de recursos a fi de poder indemnitzar els taxistes- seria, per exemple, cobrar als nous entrants (i) una tarifa fixa per viatge en una determinada àrea geogràfica o (ii) una tarifa variable en funció, per exemple, dels quilòmetres recorreguts durant un període suficient de temps.

L'opció indemnitzatòria o compensatòria es planteja, en tot cas, com l'element desllorigador, a fi d'aconseguir una transició normativa adreçada a fer possible un mercat menys regulat i on les iniciatives empresarials puguin tenir millor encaix.

7. REPTES DE FUTUR

Aquest estudi pivota essencialment sobre la realitat actual i és en relació a la mateixa que s'han confeccionat les recomanacions aquí contingudes. No obstant, es considera també rellevant apuntar alguns dels reptes de futur que molt probablement incidiran en el sector del taxi i que expliquen també la necessitat d'implementar les recomanacions formulades.

Moltes de les innovacions que tenen lloc en el nostre entorn tenen a veure amb la irrupció de les noves tecnologies en sectors fins ara aliens a les mateixes i a una significativa reducció de les ineficiències. Així per exemple, en el sector de l'allotjament de curta durada, la implementació de les noves tecnologies facilita la comercialització d'espais (habitacions, segones residències o habitatges principals quan no estan ocupats) que altrament es trobaven infrautilitzats o, en l'activitat de les autoescoles, l'aplicació d'algoritmes per tal d'aplicar un sistema de preus dinàmics que fa que els professors estiguin permanentment ocupats¹⁴².

El sector del taxi també pateix algunes ineficiències significatives que probablement seran reduïdes mitjançant l'ús de les tecnologies de la informació i de la comunicació. Entre altres, es poden identificar les següents: temps d'espera per iniciar la prestació efectiva del servei i baixa ocupació del vehicle.

En qualsevol cas, el repte més important que s'albira pel sector del taxi consisteix en l'arribada del cotxe autònom, un fenomen que, com els aspectes anteriorment descrits, també té un elevadíssim component tecnològic.

Tal i com s'exposarà més detingudament en cadascun dels apartats següents, les diferents recomanacions efectuades al llarg d'aquest document tenen per objectiu que les innovacions tecnològiques (algunes ja presents però amb incidència cada cop major i d'altres encara per arribar – cotxe autònom -) puguin resultar beneficioses pel conjunt de la ciutadania.

7.1. Temps d'espera per la prestació del servei

El temps d'espera per iniciar un servei afecta tant als oferents –taxistes- com als demandants del servei –usuaris-. Així, per un costat és freqüent observar taxistes esperant a les parades sense prestar efectivament el servei o veure'ls circular buits per la ciutat (tal i com s'ha senyalat prèviament, més del 50% dels taxis circulen buits) ocasionant no només un cost per ells mateixos (en termes de combustible i de desgast del vehicle) sinó també pel conjunt de la societat (singularment, en termes de contaminació i congestió).

¹⁴² “El algoritmo acelera a Hoy voy”. La Vanguardia. 25 de febrer de 2017 (article accessible al següent enllaç: <http://www.lavanguardia.com/economia/20170225/42288078989/autoescuelas-hoy-voy-gestion-informacion-automatizacion-procesos-expansion.html>).

Per altra banda, hi ha zones de la ciutat i horaris en els quals resulta difícil poder accedir al servei per part dels usuaris (temps d'espera significatius).

La reserva prèvia corregeix gran part d'aquestes ineficiències. Probablement això n'explica un ús creixent tant per part dels taxistes com dels usuaris. En definitiva, fa possible que els taxistes "s'activin" efectivament per realitzar una carrera i els usuaris vegin reduïts els temps d'espera (sobretot, tal i com s'apuntava, si es troben en zones o moments de poca oferta del servei).

Així mateix, destacar que algunes de les principals recomanacions d'aquest estudi (eliminació de tarifes i torns fixes) flexibilitzaria l'oferta de tal manera que es reduirien aquestes ineficiències (més taxistes oferirien els seus serveis quan la demanda és alta – incentivats per tarifes més elevades-, aconseguint reduir els seus temps d'espera per activar-se i els usuaris tindrien major disponibilitat en franges horàries i zones relativament desateses).

Cal per últim tenir en compte que determinats algoritmes són fins i tot capaços de preveure la demanda a futur i fins i tot geolocalitzar-la, característiques que contribuiran encara més en la reducció d'aquestes ineficiències sempre i quan el marc normatiu sigui suficientment flexible per fer-ho possible. Novament, encara que un taxista conegui que probablement a les 21h a les rodalies de Barcelona un client demanarà el servei, si preveu que les tarifes no li compensen, encara que s'hagin eliminat els torns i pugui decidir "activar-se" en qualsevol moment, no ho farà. En el cas que la tarifa aplicable resultés socialment inacceptable (massa elevada), l'administració es podria plantejar la possibilitat de subvencionar parcialment part d'aquell desplaçament atesa la noció d'activitat privada d'interès públic¹⁴³.

7.2. Increment de la taxa d'ocupació del vehicle

Una segona ineficiència significativa es correspon amb la taxa d'ocupació del vehicle. Tots hem vist circular taxis de 5 places de les quals únicament se n'ocupen 2 (conductor i passatger) quedant lliures 3 places.

Novament aquesta ineficiència perjudica tant oferents com demandants. Perjudica els oferents perquè no poder incorporar més usuaris mentre realitza un determinat trajecte li impedeix obtenir ingressos superiors i rendibilitzar millor la seva feina. Similarment, l'usuari que veu passar el taxi sense poder-hi accedir pateix un increment en el temps d'espera i, ambdós usuaris, el que ja estava en el taxi i el que hi volia accedir deixen escapar la oportunitat d'obtenir alguna rebaixa pel fet de compartir trajecte.

Novament en el marc d'aquest estudi s'ha formulat una recomanació clara i decidida per tal que la regulació permeti el que es coneix com a taxi compartit, avui tecnològicament més viable que en el passat.

¹⁴³ L'Autoritat de Competència del Canadà així ho va suggerir en el document titulat "*Competition Bureau Submission to the OECD Competition Committee Roundtable on taxis, ride-sourcing and ride-sharing services*" de 4 de juny de 2018: "*Providing incentives to drivers to operate accessible vehicles in areas where consumers are under served*". <http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/04367.html>. Anteriorment, ja havia confeccionat i publicat un interessant treball: "*Modernizing Regulation in the Canadian taxi industry*" publicat el 26 de novembre de 2015. <http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/04007.html#sec05>

Indicar així mateix que aquesta ineficiència també resulta especialment significativa en l'àmbit del transport realitzat per línies d'autobús. L'ACCO està ja iniciant els treballs per elaborar unes breus observacions en relació a aquesta activitat i efectuar recomanacions tendents a que sigui possible el bus compartit i sota demanda.

7.3. Cotxe autònom

L'arribada del cotxe autònom comportarà que per dur a terme l'activitat de transport de viatgers únicament sigui necessari disposar d'un cotxe amb aquestes característiques.

Elon Musk, fundador entre altres de l'empres automobilística *Tesla* –una de les companyies més dedicades a desenvolupar aquesta autonomia dels vehicles-, apunta que, en la mesura que la majoria de cotxes únicament s'utilitzen entre un 5 i un 10% del temps, el període de temps que no estan sent utilitzats per ús privats podrien ser destinats a dur a terme aquesta activitat de transport. Probablement per aquest motiu concep¹⁴⁴ que el cotxe autònom serà clau per tal que el propietari d'un vehicle pugui rendibilitzar la compra del vehicle mentre no l'està utilitzant. La idea consisteix bàsicament en que el propietari acudeixi a treballar amb el seu vehicle privat i que mentre no l'usi l'ofereixi com a mitjà de transport per altres usuaris a través d'un servei de transport ofert per Tesla.

“You will also be able to add your car to the Tesla shared fleet just by tapping a button on the Tesla phone app and have it generate income for you while you're at work or on vacation, significantly offsetting and at times potentially exceeding the monthly loan or lease cost. This dramatically lowers the true cost of ownership to the point where almost anyone could own a Tesla. Since most cars are only in use by their owner for 5% to 10% of the day, the fundamental economic utility of a true self-driving car is likely to be several times that of a car which is not.

In cities where demand exceeds the supply of customer-owned cars, Tesla will operate its own fleet, ensuring you can always hail a ride from us no matter where you are.

So, in short, Master Plan, Part Deux is: [...] Enable your car to make money for you when you aren't using it.”

Aquest nou repte de futur probablement requerirà no només eliminar el *numerus clausus* tal i com s'assenyala al llarg d'aquest estudi sinó també repensar algunes de les exigències relatives a l'exercici de l'activitat que es van confeccionar tenint en compte que aquesta era executada per part d'humans. En particular, aquesta proposta de valor tendeix a dibuixar un escenari on són peers (persones individuals) que ofereixen directament els seus serveis a altres peers. Actualment ja hi ha propostes que encaixen amb aquest tipus d'esquemes (p.ex. Uber Pop). Per tant, urgeix que la regulació faci possible aquest tipus d'activitat ja des d'ara, una modificació que proporcionaria les bases per fer possible també aquest intercanvi entre iguals que en un futur no requerirà ni tan sols de conductor.

¹⁴⁴ Master Plan, Part Deux. Elon Musk. 20 de juliol de 2016. https://www.tesla.com/es_ES/blog/master-plan-part-deux?redirect=no



En conclusió, es preveu que el **motor de la competència** en aquest sector sigui la **innovació en la implantació de les tecnologies de la informació i la comunicació** amb l'objectiu de reduir les ineficiències exposades. No obstant, **aquesta innovació només beneficiarà a oferents i usuaris i,** per tant, **al conjunt de la societat si el marc normatiu és suficientment flexible en la línia de les recomanacions formulades.**

REFERÈNCIES

- Aarhaug, J. I Skollerud (2014). Taxi: different solutions in different segments. *Transportation Research Procedia*, 1, 276 – 283.
- Arnott, R. (1996). Taxi Travel Should Be Subsidized. *Journal of Urban Economics*, 40, 316–333.
- Barrett, S.D. (2003). Regulatory capture, property rights and taxi deregulation: a case study. *Economic Affairs*, 23, 34–40.
- Barrett, S. D. (2010). The sustained impacts of taxi deregulation. *Economic Affairs*, 30 (1), 61-65.
- Beeken, J.-T. (2006). Experiences with regulatory changes in the taxi industry. 9th Conference on Competition and Ownership in Land Transport
- Beesley, M.E. (1979). Competition and supply in London taxis. *Journal of Transport Economics and Policy*. 13, 102-131.
- Beesley, M. i S. Glaister (1983). Information for regulating: the case of taxis. *The Economic Journal*, 93, 594–615.
- Bergantino, A. S., i E. Longobardi (2000). The drawbacks of deregulation in the taxi market: evidence from the international scenario and the Italian experience. *WIT Transactions on The Built Environment*, 49.
- Boroski, J.W. i G.C.S. Mildner (1998). Economic Analysis of Taxicab Regulation in Portland, Oregon. Cascade Policy Institute Policy Perspective 1007.
- Cairns, R.D. i C. Liston-Heyes (1996). Competition and regulation in the taxi industry. *Journal of Public Economics*, 59, 1-15.
- Çetin, T. i Y. Eryigit (2011). Estimating the effects of entry regulation in the istanbul taxicab market. *Transportation Research Part A*, 45, 476–484.
- Çetin, T. i Y. Eryigit (2013). The economic effects of government regulation: Evidence from the New York taxicab market. *Transport Policy*, 25, 169-177.
- CNMC (2015). Informe económico sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi de la Ciudad de Málaga, diciembre
- CNMC (2016a). Informe económico sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi de la Ciudad de Córdoba, enero.
- CNMC (2016b). *Informe económico sobre las restricciones a la competencia incluidas en el Real Decreto 1057/2015 y en la Orden FOM/2799/2015, en materia de vehículos de alquiler con conductor.*
- CNMC (2017a). *Estimación del daño ocasionado por el régimen de monopolio en los servicios de taxi en España, enero.*

CNMC (2017b). Informe económico sobre el decreto 314/2016, relativo a la actividad de mediación en los Servicios de taxi en Cataluña, junio.

Coffman, R. (1977). The economic reasons for price and entry regulation of taxicabs: a comment. *Journal of Transport Economics and Policy*, 11, 288-297.

Comissió Europea (2016). Study on passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU. September 2016.

Cumming, D. (2009). Why has the price of taxi medallions increased so dramatically?: an analysis of the taxi medallion market. *The Park Place Economist*, 17, 12–17.

Dempsey, S.P. (1996). Taxi industry regulation, deregulation and reregulation: the paradox of market failure. *Transportation Law Journal*, 24 (1), 73-120.

Douglas, G.W. (1972). Price regulation and optimal service standards – the taxicab industry, *Journal of Transport Economics and Policy*. 4: 116-127.

Eckert, D. (1970). The los angeles taxi monopoly: an economic inquiry. *Southern California Law Review*, 43, 407–453.

Ferrari, S. and F. Verboven (2010). Empirical analysis of markets with free and restricted entry. *International Journal of Industrial Organization*, 28 (4), 403-406.

Flores-Guri, D. (2003). An economic analysis of regulated taxicab Markets. *Review of Industrial Organization*, 23, 255-266.

Frankena, W. i A. Pautler (1984). An economic analysis of taxicab regulation. Federal Trade Commission, Washington, D.C.

Gaunt, C. (1995). Taxicab deregulation: The New Zealand experience. Unpublished manuscript, Queensland University of Technology.

Gaunt, C. (1996). The impact of taxi deregulation on small urban areas: some New Zealand evidence. *Transport Policy*. 2 (4), 257-262.

Gaunt, C. i T. Black (1996). The economic cost of taxicab regulation: the case of Brisbane. *Economic Analysis and Policy*. 26, 45-58.

Gorecki, P.K. (2013). The Small Public Service Vehicle Market in Ireland: Regulation and the Recession. *The Economic and Social Review*, 44 (2), 247-272.

Gorecki, P.K. (2014). Ex-post assessment of government intervention in the taxi market in Ireland: 1978-2014. OCDE, Working Party No. 2 on Competition and Regulation, DAF/COMP/WP2(2014)6.

Gwilliam, K.M. (2005). Regulation of taxi markets in developing countries: issues and options, Transport Note No. TRN -3, The World Bank, Washington D.C.

Harding, S., M. Kandlikar i S. Gulati (2016). Taxi apps, regulation, and the market for taxi journeys. *Transportation Research Part A*, 88, 15-25.

- Häckner, J., & Nyberg, S. (1995). Deregulating taxi services: a word of caution. *Journal of Transport Economics and Policy*, 195-207.
- Kang, C-H (1998). Taxi Deregulation: International Comparison. Institute For Transport Studies, The University of Leeds.
- Kenny, P. i P. McNutt (1998). Solving Dublin Taxi Problems: Urban-sharecroppers v. Rentseekers. Competition Authority Discussion Paper No.6, Dublin.
- Kitch, W., M. Isaacson i D. Kasper (1971). The regulation of taxicabs in Chicago. *Journal of Law and Economics*, 14, 285–350.
- Lephardt, G. i J. Bast (1985). The Economics of Taxicab Deregulation. Heartland Policy Study No.3, Chicago, IL.
- Marell, A. i K. Westin (2002). The effects of taxicab deregulation in rural areas of Sweden. *Journal of Transport Geography*, 10, 135–144.
- Ministeri de Foment (2017), Observatorio del transporte de viajeros por carretera. Oferta y demanda. diciembre 2017.
- Moore, T. i T. Balaker (2006). Do economists reach a conclusion on taxi deregulation. *Econ Journal Watch*, 3, 109–132.
- Morrison, P., 1997. Restructuring effects of deregulation: the case of the New Zealand taxi industry. *Environ. Plan. A* 28, 913–928.
- OCDE, 2007. (De)regulation of Taxi Industry. OCDE, Paris.
- OCDE, 2007. Taxi Services: Competition and Regulation, OCDE Competition Policy Roundtables
- Office of Fair Trading (2003). *The regulation of licensed taxi and PHV services in the UK*.
- Office of Fair Trading (2007). Evaluating the impact of the taxis market study. A report for the OFT by Europe Economics.
- Pagano, A. M., i C.E. McKnight (1983). Economies of scale in the taxicab industry: some empirical evidence from the United States. *Journal of Transport Economics and Policy*, 299-313.
- Pozzi, A. and Schivardi, F. (2016). Entry regulations in retail markets. In *Handbook on the Economics of Retailing and Distribution*. Edward Elgar Publishing Limited. Chapter 10, 233-249.
- Rouwendal, J., H. Meurs i P. Jorristma (1998). Deregulation of the Dutch Taxi Sector. Presented at the European Transport Conference, Loughborough, September.
- Ruiz López, Miguel Ángel (2012). Retrospectiva y alcance actual de la Responsabilidad patrimonial del Estado-legislador.



- Schaller, B. (1999). Elasticities for Taxicab Fares and Service Availability. *Transportation*, 26, 283–297.
- Schaller, B. (2007). Entry Controls in Taxi Regulation: Implications of US and Canadian experience for taxi regulation and deregulation. *Transport Policy*, 14, 490-506.
- Schaller, B. (2005). A Regression Model of the Number of Taxicabs in U.S. Cities. *Journal of Public Transportation*, 8 (5), 63-78.
- Teal, F. i M. Berglund (1987). The impacts of taxicab deregulation in the USA. *Journal of Transport Economics and Policy*, 21, 37–56.
- Toner, J. (2010). The Welfare Effects of Taxicab Regulation in English Towns. *Economic Analysis & Policy*, 40 (3), 299-312.
- Williams, D. J. (1980). The economic reasons for price and entry regulation of taxicabs: A comment. *Journal of Transport Economics and Policy*, 14(1), 105-112.
- Wallsten, S. (2015). The Competitive Effects of the Sharing Economy: How is Uber Changing Taxis?. Technology Policy Institute.
- Yang, H., S.C. Wong, and K.I. Wong (2002). Demand-supply equilibrium of taxi services in a network under competition and regulation, *Transportation Research Part B*, 36, 799-819.