

Ref.: OB 5/2010

OBSERVACIONS RELATIVES A L'ACTIVITAT D'ARRENDAMENT DE VEHICLES AMB CONDUCTOR A CATALUNYA

El preàmbul de la Llei 1/2009, del 12 de febrer, de l'Autoritat Catalana de la Competència (en endavant, ACCO) es fa ressò del fet que les “*polítiques de competència modernes, impulsades per la Unió Europea, opten per la incorporació i l'impuls de polítiques proactives de promoció de la competència (...)” i determina que el concepte de promoció inclouria “*a més de l'elaboració, la canalització i la divulgació d'estudis i treballs relacionats amb la competència, la capacitat d'elaborar informes des del punt de vista de la competència, en el moment procedimental oportú, tant dels projectes normatius de les administracions públiques de Catalunya com de llurs actuacions, si afecten o poden afectar, directament o indirectament, el funcionament competitiu dels mercats*”¹.*

En el mateix preàmbul de la Llei 1/2009 s'especifica que les actuacions proactives de l'ACCO han de tenir com un dels seus objectius, el de divulgar la cultura de la competència. Objectiu que, d'assolir-se, hauria d'implicar, en última instància, una millora en la qualitat de la regulació i de l'actuació de les administracions públiques, des del punt de vista de la competència.

És doncs, amb aquesta voluntat que l'ACCO ha elaborat el present document, de conformitat amb l'objecte que la pròpia Llei 1/2009 li reconeix en l'article 2.1, i de les funcions que té atribuïdes d'acord amb els articles 2.4 i 8.1.b) de la mateixa Llei 1/2009.

1. ANTECEDENTS I OBJECTE

Aquest document té per objecte oferir una anàlisi, en clau de competència, del funcionament del mercat d'arrendament de vehicles amb conductor a Catalunya.

L'arrendament de vehicles amb conductor és una activitat regulada. Per a accedir a aquesta activitat cal obtenir una autorització administrativa, que es caracteritza per ser particularment restrictiva. Per aquest motiu, l'ACCO considera necessari establir una regulació procompetitiva d'aquesta activitat. I, en aquest sentit, vol posar en evidència que el Govern de la Generalitat de Catalunya disposa de competències regulatòries mitjançant les quals pot disminuir sensiblement les barreres d'entrada en aquest mercat i, per tant, millorar les possibilitats de creació d'empreses i d'ocupació.

Amb l'objectiu d'analitzar, des de l'òptica de la lliure competència, l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor a Catalunya, en l'apartat segon d'aquest document, es determina el marc normatiu de la prestació d'aquest servei a Catalunya, anterior a l'aprovació de la Llei

¹ El subratllat no consta en l'original.

25/2009, de 22 de desembre, de modificació de diverses lleis per a la seva adaptació a la Llei sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici (en endavant, Llei 25/2009 o Llei Òmnibus). En l'apartat tercer es realitza una descripció del mercat del servei d'arrendament de vehicles amb conductor i altres mercats connexes. En el quart apartat s'exposa el règim jurídic establert en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres (LOTT) i les recents modificacions introduïdes per la Llei Òmnibus. En el cinquè apartat es realitza una valoració, en clau de competència, de la regulació d'aquesta activitat econòmica pel que fa a la nova normativa estatal, i a una hipotètica normativa catalana que permetés l'obertura del mercat català de lloguer de vehicles amb conductor. Finalment, el sisè apartat exposa les principals conclusions.

Amb caràcter previ a aquesta exposició, procedeix fer una resumida referència als antecedents d'aquestes observacions. En data 14 de novembre de 2008 va ser registrat d'entrada, amb numero 0259E/3758/2008, a l'extinta Direcció General de Defensa de la Competència de la Generalitat de Catalunya un escrit formulat pel Sr. M.V.

El Sr. M.V. es queixava que els Agents de l'Autoritat, adscrits a l'Aeroport, li sol·liciten una targeta de transport per al vehicle amb el qual exerceix la seva feina, donat que consideren que realitza un transport públic.

En el seu escrit manifestava que ha treballat com a xofer durant vuit anys, en el sector de "lloguer de vehicles de luxe amb conductor", en diverses empreses. Fa un any i mig, comentava, va decidir donar-se d'alta com a treballador autònom. Disposa d'un carnet de conduir específic, expedit per la Direcció General de Trànsit, el BTP, i apunta que ofereix els seus serveis de forma personalitzada, a canvi d'una remuneració pactada, la qual explica que és notablement superior a les tarifes habituals dels transports públics.

Tal i com avançàvem, el Sr. M.V. comentava que, darrerament, els Agents de l'Aeroport li demanen la targeta de transport del vehicle, ja que se'l considera prestador d'un servei públic. Al respecte, el Sr. M.V., en el seu escrit dirigit a l'extinta Direcció General de Defensa de la Competència, sol·licitava "*D'aquest Tribunal, que dictamini si la meva activitat és transport públic, tal i com manté l'Administració i els seus agents, o transport de públic, que és el que defenso jo i la Comissió Europea*" (el subratllat és nostre).

Les consideracions que es realitzen a continuació tenen un abast general pel que fa a l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor a Catalunya, i no es limiten als fets plantejats pel Sr. M.V.

2. MARC NORMATIU RELATIU A L'ACTIVITAT D'ARRENDAMENT DE VEHICLES AMB CONDUCTOR A CATALUNYA ANTERIOR A LA LLEI ÒMNIBUS

Pel que fa al marc normatiu, anterior a la Llei Òmnibus, en què s'insereix l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor, cal diferenciar dos àmbits competencials diferents, en aplicació del principi de territorialitat, que regeix en aquesta matèria: (i) l'estatal i (ii) l'autonòmic.

2.1. Àmbit competencial estatal

Respecte l'àmbit competencial estatal, cal identificar tot un seguit de normes bàsiques, que seran d'aplicació per a aquells transports el recorregut dels quals es realitzi a través de més d'una Comunitat Autònoma. Així doncs, s'aplica a aquest àmbit de transport supra-autonòmic, la normativa estatal següent:

- La Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres (en endavant, LOTT), que realitza l'ordenació del transport terrestre en el seu conjunt, establint normes d'aplicació general. La Llei tracta d'aconseguir un sistema en el qual s'intenta que el marc normatiu general i la direcció global del sistema de transports sigui comú en tot l'Estat. També exposa que, dins del més estricte respecte de les competències de les comunitats autònomes i de les entitats locals, la llei pretén la seva aplicació per via directa o supletòria al major àmbit d'aplicació possible. Aquesta norma ha estat modificada per la Llei 25/2009, en els termes que posteriorment s'exposarà.
- El Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres (en endavant, ROTT), modificat mitjançant el Reial Decret 1225/2006, de 27 d'octubre, que regula, en el seu Títol V, les activitats auxiliars i complementàries del transport per carretera, l'arrendament de vehicles amb conductor, al qual dedica la Secció 2^a del Capítol IV. Aquest Reglament no ha estat adequat encara a la nova redacció de la LOTT, resultat de l'entrada en vigor de la Llei 25/2009.
- L'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 ROTT (en endavant, Ordre ministerial). Amb aquesta Ordre ministerial s'estableix el règim jurídic de les autoritzacions habilitants per a exercir l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor. Lògicament, aquesta Ordre ministerial no ha estat encara adequada a la nova redacció de la LOTT, resultat de l'entrada en vigor de la Llei 25/2009.

La Disposició Addicional segona de l'Ordre ministerial preveu que, aquelles Comunitats Autònomes que ostentin competències en matèria d'autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor, poden modificar la xifra concreta de dues restriccions quantitatives que conté aquesta regulació:

1. D'una banda, aquestes Comunitats Autònomes poden modificar (a l'alça o a la baixa) el valor fixat a l'article 14, que serveix de base per determinar si hi ha una desproporció entre oferta i demanda d'aquesta classe d'arrendament en el seu territori (el valor per defecte que estableix l'Ordre ministerial és d'una autorització de vehicle amb conductor per cada trenta de transport en taxis domiciliats a Catalunya). En cas de desproporció, la Comunitat Autònoma pot suspendre l'atorgament d'autoritzacions.
2. D'altra banda, aquestes Comunitats Autònomes poden modificar (a l'alça o a la baixa) el nombre mínim de vehicles que han de tenir autoritzats les empreses dedicades a aquesta activitat, i que es fixa a l'article 10 de l'Ordre ministerial (el valor, per defecte, és d'un mínim de deu vehicles per empresa).

Cal assenyalar que la Generalitat de Catalunya, tot i tenir competències en matèria de transport, com es veurà a continuació, no ha fet ús de cap d'aquestes dues habilitacions.

2.2. Àmbit competencial autonòmic de la Generalitat de Catalunya

Pel que fa a l'àmbit competencial autonòmic de la Generalitat de Catalunya, cal recordar que l'Estatut d'Autonomia de Catalunya de 1979 atribuïa a la Generalitat de Catalunya competència exclusiva en matèria de transport terrestre.

En virtut d'aquesta competència, la Generalitat de Catalunya va adoptar la Llei 12/1987, de 28 de maig, sobre regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor (en endavant, Llei 12/1987). Aquesta llei té per objecte regular el transport de viatgers per carretera que es fa amb vehicles de motor, i que transcorri íntegrament per territori català. En l'àmbit de la Llei 12/1987 s'inclouen²:

- (i) Les activitats auxiliars del transport de viatgers per carretera que es fan, a part d'aquest transport, i que el faciliten o hi contribueixen i
- (ii) Els arrendaments de vehicles i dels altres elements de transport destinats a les activitats que són objecte d'aquesta llei.

Tot i aquesta previsió, el contingut normatiu de la Llei 12/1987 i del Decret 319/1990, de 21 de desembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor (en endavant, Decret 319/1990) no conté cap indicació específica i concreta sobre el règim jurídic aplicable a l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor.

Aquest silenci legislatiu respondria al fet que, fins fa poc, l'arrendament de vehicles era considerada una activitat que no pertanyia al sector del transport terrestre; sinó que es tractava d'una activitat emmarcada sota la legislació mercantil. Com s'explica al llarg d'aquest document, aquesta qualificació ha canviat i, actualment, l'arrendament de vehicles amb conductor és una forma de transport públic discrecional de viatgers, mentre que l'arrendament de vehicles sense conductor segueix sent una activitat mercantil.

El cert és que, a falta d'una normativa específica catalana que reguli l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor a Catalunya, aquesta activitat només es pot desenvolupar mitjançant les autoritzacions regulades en la normativa estatal. Per això, actualment només existeix l'autorització estatal per exercir aquesta activitat a Catalunya, a diferència del que passa, per exemple, en la Comunitat Autònoma de Cantàbria, on hi ha vehicles habilitats mitjançant una autorització estatal i altres vehicles que ho estan mitjançant una autorització autonòmica.

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya del 2006 (en endavant, EAC) és més concret que el de 1979 ja que, en l'article 169, atribueix a la Generalitat la competència exclusiva en matèria de transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya. Especifica, a més, que aquesta competència exclusiva inclou, en tot cas, entre altres, la regulació del transport urbà i la dels serveis de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme.

² Article 1.3 de la Llei 12/1987.

3. EL MERCAT DEL SERVEI D'ARRENDAMENT DE VEHICLES AMB CONDUCTOR I ALTRES MERCATS CONNEXES

A continuació, es realitza una valoració del mercat rellevant relatiu a l'activitat de vehicles amb conductor a Catalunya i altres mercats connexes, necessària per a analitzar posteriorment l'impacte regulatori de la normativa vigent en el sector. És a dir, per tal de poder qualificar l'actual regulació del servei d'arrendament de vehicles amb conductor, des del punt de vista de la competència, caldrà, primer de tot, estudiar les característiques del mercat en el qual s'insereix aquest servei.

El servei d'arrendament de vehicles amb conductor es circumscriu en el sector del transport per carretera,³ classificat segons el seu objecte com un transport de viatgers⁴, que presenta un caràcter públic,⁵ és a dir, que es duu a terme per compte d'altre, mitjançant retribució econòmica i amb un caràcter discrecional⁶, ja que no s'efectua dins d'un itinerari preestablert ni amb subjecció a calendaris i horaris prefixats.⁷

Així doncs, donades les característiques del servei d'arrendament de vehicles amb conductor, es pot considerar (sota certs matisos)⁸ que forma part del mateix mercat que el servei del taxi.

Malgrat que les seves característiques no són exactament iguals, doncs els preus de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor no estan sotmesos a tarifa administrativa, mentre que els dels serveis del taxi sí ho estan;⁹ o que les empreses que es dediquen a la prestació del servei d'arrendament de vehicles amb conductor tenen a la disposició dels seus clients i usuaris una gamma de vehicles exclusiva i luxosa, el cert és que ofereixen uns serveis similars que, des del punt de vista de la demanda, podrien arribar a considerar-se substitutius. En especial, aquest grau de substituïbilitat és especialment important en les grans ciutats i en les destinacions turístiques. Per aquest motiu, en l'anàlisi del mercat s'hauran d'estudiar les dades d'ambdós tipus de serveis.

Segons dades del "Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera", a data 1 de gener de l'any 2009, a l'Estat Espanyol existien 66.373 autoritzacions nacionals de servei públic en turisme,¹⁰ altrament anomenat servei de taxi (VT) i, en concret, a la Comunitat Autònoma de Catalunya la xifra era de 11.992 autoritzacions.

³ Segons el Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre, pel qual s'aprova el Reglament d'Ordenació dels Transports Terrestres, que regula l'arrendament de vehicles amb conductor, en el seu Títol V, relatiu a les activitats auxiliars i complementàries del transport per carretera.

⁴ A diferència del de mercaderies.

⁵ A diferència del caràcter privat.

⁶ A diferència del caràcter regular.

⁷ Veure el Capítol Primer del Títol III de la Llei 16/1987, de 30 de juliol d'Ordenació dels Transports Terrestres.

⁸ Doncs en cap cas els vehicles emparats amb autoritzacions d'arrendament amb conductor no podran esperar o circular per les vies públiques en busca de clients, ni realitzar la recollida dels que hagin contractat prèviament.

⁹ Segons l'article 25 de l'Ordre FOM/36/2008, de 9 de gener.

¹⁰ Segons la pròpia web del Ministeri de Foment, s'entén el turisme com un vehicle automòbil diferent de la motocicleta, concebut i construït per el transport de persones amb una capacitat igual o inferior a 9 places, inclosa la del conductor.

Respecte del lloguer de vehicles amb conductor (VTC), a l'Estat Espanyol, existien un total de 2.558 autoritzacions, de les quals 412 s'havien autoritzat en la Comunitat Autònoma de Catalunya (veure taula 1). Resulta precís advertir, que les dades mostrades en la taula següent, malgrat tractar-se d'autoritzacions nacionals, aquestes poden haver estat atorgades per l'òrgan competent de cada Comunitat Autònoma, si n'ostenten les corresponents competències (com és el cas de Catalunya).

Taula 1. Nombre d'autoritzacions nacionals de turismes per a transport de viatgers

COMUNITAT AUTÒNOMA	SERVEI PÚBLIC EN TURISMES (VT)	ARRENDAMENT DE VEHICLES AMB CONDUCTOR (VTC)	PROPORCIÓ (VTC) RESPECTE (VT)
Andalusia	9.488	375	4,0%
Aragó	2.257	132	5,8%
Astúries	1.441	113	7,8%
Balears	2.412	193	8,0%
Canàries	5.895	99	1,7%
Cantabria	507	41	8,1%
Castella i Lleó	2.331	78	3,3%
Castella-La Mancha	1.100	60	5,5%
Catalunya	11.992	412	3,4%
Ceuta	11	0	0,0%
Extremadura	925	37	4,0%
Galícia	3.988	86	2,2%
La Rioja	156	6	3,8%
Madrid	15.689	580	3,7%
Múrcia	816	69	8,5%
Navarra	450	57	12,7%
País Basc	2.192	71	3,2%
València	4.723	149	3,2%
TOTAL	66.373	2.558	3,9%

FONT: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA (MAIG 2009)

A nivell Estatal, existeix una gran desproporció entre el nombre d'autoritzacions de servei del taxi (66.373) i les autoritzacions per a l'arrendament de vehicles amb conductor (2.558). És a dir, que per cada 26 autoritzacions del servei de taxi, s'atorga solament 1 autorització per a l'arrendament de vehicles amb conductor.

En el cas de Catalunya, aquesta proporció és de 29 a 1. Tot i que les dades no indiquen que Catalunya sigui la Comunitat Autònoma en la que aquesta proporció sigui la més desigual, sí es pot dir que es troba per sota de la mitja estatal. Existeixen 11 Comunitats Autònomes que han mostrat una permissivitat més gran¹¹ en l'atorgament d'aquestes autoritzacions; en especial destaquen Navarra, on la proporció és de 8 a 1, i Múrcia, que és de 12 a 1.

En el cas que Catalunya hagués decidit adoptar una política més flexible en relació a l'atorgament d'autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor respecte de les autoritzacions de taxis; per exemple, seguint la proporció de Navarra, s'haurien concedit unes 1.100 autoritzacions addicionals. Altrament, en el cas de comparar Catalunya amb Madrid, s'haurien concedit unes 31 autoritzacions addicionals.

¹¹ Veure disposició addicional segona de l'Ordre FOM/36/2008.

Addicionalment a aquestes autoritzacions nacionals, tal i com es pot veure en la taula següent, certes Comunitats Autònomes també han atorgat autoritzacions autonòmiques pròpies.

Taula 2. Autoritzacions nacionals i autonòmiques

COMUNITAT AUTÒNOMA	SERVEI PÚBLIC EN TURISMES (VT)			LLOGUER DE VEHICLES AMB CONDUCTOR (VTC)		
	TOTAL	NACIONAL	AUTONÒMIC	TOTAL	NACIONAL	AUTONÒMIC
Canàries	6.296	5.895	401	193	99	94
Cantàbria	507	507	0	54	41	13
Resta de Comunitats Autònomes	59.971	59.971	0	2418	2418	0
TOTAL	66.774	66.373	401	2.665	2.558	107

FONT: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA (MAIG 2009)

Així doncs, s'observa com les Comunitats Autònomes de Canàries i Cantàbria han incrementat les dimensions del mercat a l'augmentar el nombre d'autoritzacions total, mitjançant la concessió d'autoritzacions autonòmiques pròpies. Canàries ha atorgat 401 autoritzacions autonòmiques de taxi i 94 d'arrendament de vehicles amb conductor; mentre que Cantàbria, solament 13 autoritzacions addicionals d'arrendament de vehicles amb conductor. En canvi, cap de la resta de Comunitats Autònomes ha facilitat autoritzacions pròpies.

Una vegada s'han analitzat les autoritzacions concedides, es fa necessari estudiar també el nombre d'empreses que ofereixen aquests serveis, i quina ha estat la seva evolució al llarg dels anys (veure taula 3).

A principis de l'any 2009, existien a Espanya¹² en el sector del taxi 64.027 empreses, mentre que en el sector d'arrendament de vehicles amb conductor solament existien 383 empreses. Per entendre aquesta dada, s'ha de tenir present que el nombre d'autoritzacions requerides per normativa per a cadascuna de les empreses és molt diferent, ja que les empreses dedicades a l'arrendament de vehicles amb conductor precisaven disposar de, com a mínim, 10 vehicles dedicats a aquesta activitat¹³ mentre que, pel servei del taxi, és suficient 1 sol vehicle.

De mitja, les empreses dedicades al servei de taxi disposen únicament d'una sola autorització, mentre que les empreses dedicades a l'arrendament de vehicles amb conductor disposen de gairebé 7 autoritzacions. De l'evolució de les dades, s'observa que aquest no és un fet puntual sinó que, en major o menor mesura, ha succeït al llarg dels últims 9 anys.

¹² En aquests moments no es disposa de les dades desagregades a nivell de cada Comunitat Autònoma.

¹³ Veure article 10 de l'Ordre FOM/36/2008.

Taula 3: Autoritzacions i empreses a Espanya

DATA	AUTORITZACIONS (VT)			AUTORITZACIONS (VTC)		
	Autoritzacions per Empresa	Nombre d'Autoritzacions	Nombre d'Empreses	Autoritzacions per Empresa	Nombre d'Autoritzacions	Nombre d'Empreses
01/01/01	1,03	65.606	63.889	6,06	1.886	311
01/01/02	1,02	61.590	60.189	6,44	2.034	316
01/01/03	1,02	62.559	61.103	6,64	2.203	332
01/01/04	1,02	63.674	62.130	6,68	2.219	332
01/01/05	1,03	64.708	63.065	6,61	2.361	357
01/01/06	1,03	62.021	60.290	6,79	2.404	354
01/01/07	1,03	64.146	62.034	6,77	2.517	372
01/01/08	1,04	65.613	63.187	6,77	2.538	375
01/01/09	1,04	66.774	64.027	6,96	2.665	383

FONT: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA (MAIG 2009)

Addicionalment, a l'hora d'estudiar el mercat del servei del taxi, cal tenir present que no tots els taxis tenen autorització nacional, sinó que alguns d'ells solament tenen una llicència municipal, que els permet oferir els seus serveis entorn de la ciutat que els ha concedit la llicència. El nombre total de taxis a Espanya es pot veure reflectit en la taula 4.

Taula 4. Nombre total de taxis a Espanya

Servei Públic en Turismes (Taxis)		
ANY	ESPANYA	CATALUNYA
2001	70.197	13.445
2002	69.677	13.132
2003	69.566	13.156
2004	69.936	13.209
2005	69.884	13.237
2006	69.875	13.252
2007	70.304	13.357
2008	70.360	13.245

FONT: INE

Efectivament, es pot veure que si es compara el nombre de taxis¹⁴ durant l'any 2008 i el nombre de taxis que disposaven d'autorització nacional, a data 1 de gener de l'any 2009, s'observa com existien un total de 3.586 taxis amb llicència municipal, però sense la corresponent autorització a nivell nacional; mentre que, per el cas de Catalunya, aquesta diferència era de 1.253.¹⁵ Aquestes dades ens indiquen que existeixen certs taxistes que prefereixen tenir solament la llicència municipal, ja que únicament ofereixen els seus serveis en el seu municipi corresponent. Pel mateix motiu, doncs, podrien existir, també, persones físiques que volguessin oferir el servei d'arrendament de vehicles amb conductor solament en una zona municipal determinada.

Finalment, i seguint l'anàlisi respecte el nombre d'empreses que disposen d'autoritzacions nacionals per oferir el servei de taxi, es pot veure com, entre els anys 2001 i 2009, solament entre 23 i 37 empreses disposaven de més de 5 autoritzacions (Veure taula 5). Per tant, podem concloure que es tracta d'un sector molt atomitzat.

¹⁴ Aquells que tenen llicència municipal.

¹⁵ S'ha de tenir present que les dades provenen de dues fonts diferents, per una banda el *Observatorio del Transporte de Viajeros por Carretera* i per altra banda de l'INE.

Taula 5. Empreses segons nombre d'autoritzacions de taxis (Espanya)

DATA	NOMBRE D'EMPRESSES SEGONS EL NOMBRE D'AUTORITZACIONS DE TURISMES (VT)								
	TOTAL	1	2	3	4	5	6-10	11-20	Més de 20
01/01/01	63889	62566	1133	128	31	8	14	9	0
01/01/02	60189	59118	910	109	24	6	15	7	0
01/01/03	61103	59999	943	105	26	6	17	7	0
01/01/04	62130	60950	1011	113	24	8	17	7	0
01/01/05	63065	61813	1063	129	24	10	19	7	0
01/01/06	60290	58967	1129	129	27	10	21	6	1
01/01/07	62034	60429	1331	207	25	12	23	6	1
01/01/08	63187	61337	1523	254	28	13	24	7	1
01/01/09	64027	61974	1664	303	35	13	25	12	1

FONT: OBSERVATORIO DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA (MAIG 2009)

De l'observació del conjunt de dades disponibles analitzades en aquest apartat, es pot concloure que:

- Tant els serveis de taxi com els serveis d'arrendament de vehicles amb conductor presenten certes similituds.
- En moltes ocasions, els usuaris podrien estar disposats a substituir un servei per l'altre.
- Les dades mostren com les dimensions d'un i altre mercat són molt diferents, tant pel que fa al nombre d'autoritzacions com al nombre d'empreses, i aquestes diferències s'han mantingut al llarg dels últims anys.

4. EL RÈGIM JURÍDIC ESTABLERT EN LA LOTT I LES RECENTS MODIFICACIONS INTRODUIDES PER LA LLEI OMNIBUS

4.1. El règim jurídic establert en la LOTT

En aquest apartat es comenta el règim jurídic que s'estableix en la principal normativa estatal de referència: la LOTT.

La LOTT no contenia, en la redacció vigent fins el 27 de desembre de 2009, cap referència expressa a l'arrendament de vehicles amb conductor. Malgrat això, hi havia diversos articles de caràcter horitzontal, o comuns a altres supòsits, que configuraven el règim jurídic de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor.

Així, en primer lloc, cal esmentar que, en el Capítol VI del Títol IV, sobre activitats auxiliars i complementàries del transport per carretera, es regula l'activitat d'arrendament de vehicles. En aquest capítol s'establí que, per a poder realitzar l'activitat d'arrendament de vehicles, calia obtenir la corresponent autorització administrativa que habilitava a tal efecte (anterior redacció de l'art. 133.1). Els articles 135 i 136 es referien als tipus de requisits que es podien exigir per a l'atorgament de l'autorització: (i) els generals per al transport discrecional de passatgers i (ii) uns específics relatius al nombre mínim i característiques dels vehicles, als locals o oficines, i a qualsevol altre extrem necessari per a procurar una adequada realització de l'activitat i l'interès i seguretat dels usuaris.

En segon lloc, també s'aplicaven les disposicions comunes relatives als transports públics discrecionals de viatgers i mercaderies. Dins d'aquesta secció, cal destacar l'article 91, que regulava l'àmbit d'eficàcia territorial de les autoritzacions. Així mateix, també és rellevant

l'article 92, ja que permetia imposar limitacions quantitatives pel que fa al transport que podien oferir les empreses autoritzades.

En tercer i darrer lloc, eren d'aplicació, a l'arrendament de vehicles amb conductor, les disposicions horitzontals relatives als títols administratius habilitants per a l'exercici de l'activitat. Des de l'òptica de la lliure competència, són especialment rellevants els articles 49 i 50, que permetien als poders públics limitar el nombre d'autoritzacions atorgades per diferents raons, bàsicament de caràcter econòmic.

4.2. Modificacions introduïdes per la Llei 25/2009

La Llei 25/2009 ha introduït canvis en la LOTT, en el paquet de modificacions produïdes per la transposició a l'ordenament intern de la Directiva 2006/123/CE del Parlament Europeu i del Consell de 12 de desembre de 2006 relativa als serveis en el mercat interior (en endavant, Directiva de Serveis). Segons estableix la Disposició Final Primera, el que disposa l'article 21 de la Llei 25/2009, es dicta a l'empara de l'article 149.1.21.a) de la Constitució, el qual atribueix a l'Estat competència exclusiva en matèria de transports terrestres que transcorrin pel territori de més d'una Comunitat Autònoma. Per tant, la modificació legislativa introduïda per la Llei 25/2009 no afecta a la legislació catalana sobre transports terrestres que transcorrin íntegrament dins del territori de Catalunya.

D'acord amb el preàmbul de la Llei 25/2009, l'objecte de la llei és doble:

- En primer lloc, adapta la normativa estatal de rang legal a les disposicions de la Llei 17/2009.
- En segon lloc, amb l'objectiu de dinamitzar en major mesura el sector serveis i d'obtenir guanys de competitivitat en relació amb els socis europeus, estén els principis de bona regulació a sectors no afectats per la Directiva de Serveis, seguint un enfocament ambiciós que permetrà contribuir, de manera notable, a la millora de l'entorn regulatori del sector serveis i a la supressió efectiva de requisits o traves no justificades o desproporcionades.

Des de l'ACCO, entenem que només pot ser aquesta la justificació que sustenta la inclusió d'aquesta modificació en la Llei 25/2009, malgrat que en la Llei 17/2009, de 23 de novembre, sobre el lliure accés a les activitats de serveis i el seu exercici, s'exclou la matèria dels transports de l'abast de les modificacions imposades per la Directiva de Serveis.

Val a dir que, si bé coincidim en la necessitat de fer modificacions procompetitives en la regulació de l'arrendament de vehicles amb conductor, considerem que la inclusió d'aquesta reforma parcial de la LOTT en la Llei 25/2009 pot plantejar dificultats interpretatives en el futur desenvolupament reglamentari.

Pel que fa concretament a l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, la Llei 25/2009 introdueix les següents modificacions significatives en la LOTT:

1. Article 134: es canvia la naturalesa del servei d'arrendament de vehicles amb conductor, per tal de diferenciar-lo del servei de lloguer de vehicles sense conductor, el qual no pertany a la matèria de transports. També s'especifica el règim jurídic que li és aplicable: el règim general de transport discrecional de viatgers. L'article 134, per tant, queda redactat en els termes següents:

“Fora dels supòsits de col·laboració previstos en aquesta Llei, únicament es podran arrendar amb conductor els vehicles de turisme.

L'arrendament de vehicles amb conductor tindrà, a efectes de la legislació d'ordenació dels transports per carretera, la consideració de transport discrecional de viatgers i el seu exercici estarà sotmès a totes les regles contingudes en aquesta Llei que resultin d'aplicació a l'esmentada classe de transport. (el subratllat és nostre)

Amb aquesta clarificació, el règim jurídic de l'arrendament de vehicles amb conductor queda, en part, vinculat al del servei de taxi.

2. Articles 135 i 136: aquests articles queden suprimits. D'aquesta manera s'elimina la cobertura legal per a establir els requisits específics (i restrictius) regulats en aquestes disposicions, més enllà, del que s'exigeix a l'article 48. Concretament, s'elimina la possibilitat d'establir condicions *“relatives al nombre mínim i característiques dels vehicles, disposició de locals o oficines, i altres necessàries que, si s'escau, s'exigeixin per a procurar una adequada realització de l'activitat i l'interès i seguretat dels usuaris”* (ex article 135).
3. Articles 49 i 50: aquests articles queden suprimits. Aquests preceptes permetien a l'Administració adoptar mesures restrictives de la competència, en la forma de restriccions quantitatives per a exercir, entre d'altres, l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor.

Les limitacions eliminades feien referència a la possibilitat que tenia l'Administració de restringir o condicionar l'accés al mercat de prestació de serveis de transport, sota determinats supòsits taxats. Per exemple, per motius de desajustament entre l'oferta i la demanda, de dimensionament idoni de la capacitat de les empreses, de la millor utilització dels recursos disponibles o del funcionament del sistema de transport en el seu conjunt (ex article 49). Aquestes limitacions es podien instrumentar mitjançant la fixació de quotes o contingents, i també la suspensió o limitació temporal de l'atorgament de noves autoritzacions. Tot aquest ventall de restriccions greus de la competència deixen de tenir cobertura legal.

4. Article 91: la nova redacció d'aquest article preveu que les autoritzacions de transport públic discrecional habiliten per a realitzar serveis en tot el territori nacional, sense cap limitació per raó de l'origen o el destí del servei. No obstant, en el segon apartat d'aquest article, es preveu que sí que es puguin establir limitacions a aquest principi en els supòsits de transport interurbà de viatgers en vehicles de turisme. Per tant, l'autorització regulada a la LOTT habilitarà per a realitzar serveis a tot el territori nacional, però es podran establir, en el desenvolupament reglamentari, limitacions pel que fa a l'àmbit territorial de l'activitat, tant de l'arrendament de vehicles amb conductor com del servei de taxi.
5. Article 133: en aquesta mateixa línia liberalitzadora, s'estableix, amb caràcter general, per a tots els serveis i activitats de transport terrestre, el principi de llibertat de preus. No obstant això, disposa que *“quan una Comunitat Autònoma hagi establert tarifes de compliment obligat per als transports interurbans de viatgers en vehicles de turisme que es desenvolupin íntegrament en el seu territori, aquestes també són aplicables a tots els serveis d'aquesta classe que s'iniciïn en aquest,*

sigui quin sigui el lloc en què finalitzin." Per tant, es manté la facultat de les Comunitats Autònomes per fixar les tarifes, en particular, en el sector del taxi.

4.3. El nou règim d'autorització, des de l'entrada en vigor de la Llei 25/2009

Des de l'entrada en vigor de la Llei 25/2009, el règim jurídic aplicable a l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor passa de ser greument restrictiu a ser globalment procompetitiu, tot i mantenir-se el caràcter reglamentat de l'activitat.

Les úniques condicions i requisits exigibles per a accedir a aquestes activitats són les que s'expliquen a continuació:

1. La LOTT preveu (art. 90) que els transports públics discrecionals de viatgers per carretera únicament podran realitzar-se per les persones que compleixin els requisits previstos en l'article 48, i hagin obtingut la corresponent autorització administrativa que habiliti per a realitzar l'activitat esmentada. Així doncs, l'arrendament de vehicles amb conductor es regeix per les normes relatives al transport discrecional de viatgers, sense cap singularitat, fora de la possibilitat d'acollir-se a la limitació de l'eficàcia territorial de l'autorització.
2. En particular, des de l'entrada en vigor de la Llei 25/2009, s'han d'entendre derogades les restriccions quantitatives d'autoritzacions, ja que aquesta llei ha suprimit la possibilitat d'establir limitacions relacionades amb els desajustaments entre oferta i demanda.

Entenem, doncs, que actualment la modalitat d'autorització que s'aplica a l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor és la d'autorització a l'empresa transportista, sense que es pugui condicionar el nombre de cotxes per empresa ni el volum del transport permès. Això, sens perjudici de que ha de tractar-se de turismes, i que aquests han de respondre a les exigències legalment previstes per la normativa de desenvolupament.

3. A més, tampoc es poden establir condicions relatives a l'exigència de locals, ni exclusivitats d'activitats realitzades en els locals.

5. VALORACIÓ, EN CLAU DE COMPETÈNCIA, DE LA REGULACIÓ DE L'ACTIVITAT D'ARRENDAMENT DE VEHICLES AMB CONDUCTOR A CATALUNYA

5.1. La necessitat d'establir el nou marc de desenvolupament normatiu per a l'atorgament de les autoritzacions estatals

Els articles del ROTT i de l'Ordre ministerial que conformen la normativa de desenvolupament reglamentari de les disposicions de l'anterior redacció de la LOTT, relatives a l'arrendament de vehicles amb conductor, no han estat encara adaptats a les modificacions procompetitives introduïdes per la Llei 25/2009.

En aquests moments, no tenim coneixement sobre si el Govern de l'Estat té la intenció de completar l'adequació de la normativa de desenvolupament als principis de millora de l'entorn regulatori del sector serveis i de supressió efectiva de requisits o traves no justificades o desproporcionades, al mateix temps que completa la transposició de la Directiva de Serveis pel que fa a les normes infralegals.

En tot cas, la majoria de les disposicions restrictives que contenen el ROTT i l'Ordre ministerial han quedat sense cobertura legal i derogades, tal i com preveu la Disposició derogatòria de la Llei 25/2009.

A continuació, expliquem breument les previsions del ROTT i de l'Ordre ministerial que considerem que cal considerar derogades per la Llei 25/2009, i que no tindrien cabuda en la nova normativa de desenvolupament:

- (1) En les normes de desenvolupament reglamentari de l'antiga redacció de la LOTT, es preveia l'obligació d'obtenir, per a cada vehicle que es dediqués a l'activitat de l'arrendament amb conductor, la corresponent autorització administrativa (art. 180 del ROTT). Amb la nova redacció de la LOTT, l'autorització s'atorga a l'empresa. Aquesta novetat fa, per sí sola, difícil de conciliar l'antiga autorització amb el nou contingut de la LOTT i, per tant, com ja hem dit, fa molt necessària l'adopció d'una nova reglamentació de desenvolupament.
- (2) Un dels aspectes més restrictius d'aquesta regulació de desenvolupament és la contingentació de les autoritzacions. La LOTT, en la redacció anterior al 27 de desembre de 2009, establia les bases per a fixar limitacions quantitatives de les autoritzacions i deixava en mans de l'administració competent la fixació del nombre d'autoritzacions (ex art. 49). En aplicació d'aquesta previsió legal, en les normes de desenvolupament, s'atorgava a les Comunitats Autònomes, amb la participació del ajuntaments, una capacitat de denegació d'autoritzacions basada en determinades condicions de mercat. Concretament, l'Ordre ministerial establia un sistema de denegació, basat en les condicions previstes en l'article 14.1, el qual preveia que¹⁶:

“L'òrgan competent podrà denegar l'autorització sol·licitada si existeix una desproporció manifesta entre el número d'autoritzacions d'aquesta classe atorgades en la zona en què estigui situat el municipi i els potencials usuaris del servei.

En tot cas, s'entendrà que és manifesta la referida desproporció i que, en conseqüència, procedeix denegar l'autorització, quan la relació entre el nombre d'autoritzacions d'aquesta classe, domiciliades en la comunitat autònoma de què es tracti, i el d'autoritzacions de transport discrecional interurbà de viatgers en vehicles de turisme domiciliades en la comunitat autònoma sigui superior a una d'aquelles per cada trenta d'aquestes.

No obstant això, tot i no concórrer la circumstància prevista en l'apartat anterior, quan l'òrgan competent per a l'atorgament de les autoritzacions entengui que existeixen desajustaments entre l'oferta i la demanda dels serveis d'arrendament de vehicles amb conductor en una determinada zona, l'òrgan competent de la comunitat autònoma podrà elaborar i aprovar un pla o programació de transport en el qual s'estableixin limitacions a l'atorgament d'autoritzacions o criteris relatius a la prestació de l'activitat, així com de la seva distribució territorial.”

Per tant, segons aquesta disposició, encara que un ajuntament hagués emès el seu informe favorable i es complissin els requisits exigits per a obtenir l'autorització, l'òrgan competent sobre el transport interurbà podia denegar-la si considerava que existia una desproporció manifesta entre el nombre

¹⁶ El subratllat és nostre.

d'autoritzacions d'aquesta classe atorgades en la zona en la qual estava situat el municipi, i els potencials usuaris del servei.

Tot aquest mecanisme de limitació del nombre d'autoritzacions entra en clara contradicció amb la Llei 25/2009 i, per tant, s'ha d'entendre derogat.

- (3) A banda d'aquesta restricció quantitativa, la normativa de desenvolupament regula un ampli ventall de condicions per a l'atorgament de les autoritzacions, referides als conductors, al nombre mínim de conductors en relació a les autoritzacions obtingudes, al nombre mínim de vehicles dedicats a l'activitat en cada empresa, a les característiques dels vehicles, a la necessitat de tenir un local obert dedicat en exclusiva a aquesta activitat, i a la contractació d'una assegurança¹⁷. Excepte pel que fa a l'assegurança, entenem que les altres condicions han deixat de tenir cobertura legal i, sobretot, s'han d'entendre derogades, ja què entren en clara contradicció amb la Llei 25/2009.
- (4) Finalment, cal advertir que la normativa de desenvolupament reglamentari estableix també certes restriccions, pel que fa a l'exercici de l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor. Considerem que algunes d'aquestes restriccions són clarament contràries a la Llei 25/2009. Així, per exemple, considerem que la prohibició d'anunciar publicitat en el suport del vehicle és una restricció desproporcionada, que seria contrària a la Llei 25/2009 i que, per tant, s'hauria de considerar derogada.
- (5) L'autorització regulada en la normativa de desenvolupament habilita per a realitzar serveis, tant urbans com interurbans, en tot el territori nacional. Ara bé, s'exigeix que el vehicle hagi estat prèviament contractat en les oficines o locals de l'empresa arrendadora, situats en el municipi en el qual estigui domiciliada la corresponent autorització. L'article 90 de la nova redacció de la LOTT estableix, com a regla general, que les autoritzacions de transport públic discrecional habilitaran per a realitzar serveis a tot el territori nacional. Ara bé, com ja hem assenyalat, també preveu la possibilitat de limitar aquesta eficàcia territorial. Per tant, la limitació que actualment figura en les normes de desenvolupament no entra en contradicció amb la nova LOTT. No obstant això, considerem que aquesta limitació hauria de respectar els principis de necessitat, proporcionalitat i mínima distorsió.
- (6) Pel que fa als preus dels serveis, en l'arrendament de vehicles amb conductor, fins a dia d'avui, els preus han estat fixats lliurement per les parts contractants. Malgrat que la nova redacció de la LOTT permet una intervenció pública en la fixació de preus del transport interurbà de viatgers en vehicles de turisme, considerem que aquesta excepció està pensada, més aviat, pel servei de taxi. Per això, no veiem cap justificació per a limitar la lliure competència sobre preus en el servei d'arrendament de vehicles amb conductor.

Atès l'abast de les modificacions de les disposicions de la LOTT, relatives a l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor, sembla difícil que es puguin seguir concedint autoritzacions en base a les disposicions reglamentàries anteriors a la reforma de la LOTT que s'hagin de considerar encara vigents. Per això, l'ACCO considera que retardar

¹⁷ L'ACCO considera que alguns d'aquests requisits no responen a les exigències d'una regulació procompetitiva.

l'actualització de la normativa de desenvolupament provoca un tancament de facto del mercat, que equival a mantenir la restricció quantitativa del nombre d'operadors que poden accedir al mercat, en clara contradicció amb la Llei 25/2009. Per tant, és urgent que el Govern de l'Estat adopti les mesures reglamentàries necessàries per adequar el règim d'autorització de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor amb els únics requisits que tenen empara legal en base a la nova LOTT.

5.2. L'obertura del mercat català de lloguer de vehicles amb conductor mitjançant normativa catalana

Com ja s'ha esmentat en l'apartat relatiu al marc normatiu, la Generalitat de Catalunya té competència exclusiva en matèria de transports terrestres que transcorren íntegrament dins el territori de Catalunya. Aquesta competència resultava atribuïda a la Generalitat per l'article 9.15 de l'Estatut d'Autonomia de 1979. En exercici d'aquesta competència, la Generalitat de Catalunya va adoptar la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

Dos mesos més tard, les Corts Generals van aprovar la LOTT. Ambdues lleis van ser portades davant del Tribunal Constitucional en dos recursos d'inconstitucionalitat creuats, resolts mitjançant sentència 118/1996, de 27 de juny de 1996. D'aquest pronunciament, convé destacar que el Tribunal Constitucional reconegué a la Generalitat de Catalunya la competència pel que fa als transports urbans i interurbans. No obstant això, li va negar la competència pel que fa a l'arrendament de vehicles, ja que va considerar que no formava part de la matèria competencial relativa al transport, sinó de la legislació mercantil (FJ 40), tal i com avançàvem anteriorment.

Amb posterioritat a aquesta sentència constitucional, s'ha anat consolidant la separació de dues activitats: (i) la d'arrendament de vehicles sense conductor i (ii) la d'arrendament de vehicles amb conductor. La primera ha quedat definitivament classificada com una activitat de serveis que no pertany a l'àmbit del transport de viatgers per carretera i, per això, per exemple, es considera inclosa en l'àmbit d'aplicació de la Directiva de Serveis. La segona és, tal i com estableix clarament la nova redacció de la LOTT, una modalitat de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme.

A tot això, cal tenir també present que l'Estatut d'Autonomia de Catalunya del 2006 és més concret que el de 1979 ja que, en l'article 169, atribueix a la Generalitat la competència exclusiva en matèria de transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya. Especifica, a més, que aquesta competència exclusiva inclou, en tot cas, entre altres, la regulació del transport urbà i dels serveis de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme.

Per tant, tots aquests elements porten l'ACCO a considerar que la Generalitat de Catalunya té competències exclusives, de manera íntegra, per a legislar i executar en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor, pel que fa als serveis que transcorren íntegrament dins el territori de Catalunya, en els termes que determina la sentència del Tribunal Constitucional 118/1996, en relació als transports urbans i interurbans.

Aquesta competència es trobaria implícitament contemplada en la nova versió de la LOTT, per exemple, en la forma en què es preveuen les excepcions (i) al principi general d'eficàcia territorial nacional de les autoritzacions (nou article 91.2 de la LOTT) i (ii) a la llibertat de fixació de preus (nou article 18 de la LOTT).

De fet, si el Govern de la Generalitat de Catalunya decidís regular una autorització autonòmica, no seria la primera Comunitat Autònoma en fer-ho ja que, al marge de les Comunitats Autònomes insulars, la Comunitat Autònoma de Cantàbria¹⁸ ja ha exercit aquesta competència.

Com que es tracta d'una competència exclusiva, de les anomenades “fortes”, en termes de l'Estatut d'Autonomia de 2006, la regulació autonòmica no ha de tenir en compte cap norma bàsica estatal, i tampoc allò que disposa la Llei 25/2009 en el seu article 21.

Dit això, l'ACCO considera que aquesta regulació hauria de ser procompetitiva i, per tant, només hauria d'incloure restriccions a la lliure competència quan estiguin justificades, és a dir, quan siguin necessàries i proporcionals per a la consecució de les raons d'interès general perseguides, i que provoquin la mínima distorsió en el funcionament competitiu dels mercats. Cal recordar que, encara que es tracti d'una matèria exclosa de la Directiva de Serveis, s'apliquen, amb tota la seva plenitud, les disposicions relatives al dret d'establiment i a la lliure prestació de serveis del Tractat de Funcionament de la Unió Europea.

En conclusió, per tal de que la nova normativa catalana sigui una regulació procompetitiva i afavoridora de la competència, s'hauria de basar en (i) els principis d'una bona regulació des del punt de vista de la competència i (ii) a mode de referència, en la Metodologia per a avaluar l'impacte competitiu de les normes (AIC)¹⁹.

Ara bé, tot i l'existència d'aquesta competència exclusiva, és adient plantejar els efectes positius o negatius, des de l'òptica de la competència, de la hipotètica coexistència de dos règims regulatoris, estatal i autonòmic, per a l'exercici de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor. L'ACCO considera que amb una nova regulació estatal, més procompetitiva, que, en particular, (i) eliminés la vinculació de l'autorització al vehicle i (ii) suprimís les restriccions quantitatives d'autoritzacions, però mantingués el sistema actual de limitació de l'àmbit territorial de l'activitat al territori d'una comunitat autònoma – que constitueix una excepció al principi d'eficàcia territorial nacional-, llavors podria resultar innecessari establir un segon règim d'autorització de titularitat autonòmica.

6. CONCLUSIONS

La Direcció General de l'ACCO ha elaborat el present document a partir de la constatació (i) que el mercat d'arrendament de vehicles amb conductor es troba actualment sotmès a importants barreres d'entrada i (ii) que existeixen diferents factors que poden facilitar un canvi de l'actual marc regulatori cap a un marc més procompetitiu.

La Generalitat de Catalunya té la possibilitat de desplegar les competències exclusives que li atribueix l'Estatut d'Autonomia de 2006, per obrir el mercat de l'arrendament de vehicles amb conductor, un mercat fins ara totalment tancat, i crear, en conseqüència, noves oportunitats d'activitat empresarial i d'ocupació. La regulació catalana d'aquest mercat hauria de ser respectuosa amb els principis bàsics internacionalment acceptats per a establir una regulació eficient i afavoridora de la competència.

¹⁸ En aquesta Comunitat Autònoma coexisteixen l'autorització estatal i l'autorització autonòmica.

¹⁹ Es tracta de la *Metodologia per a avaluar 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 a la pàgina Web de l'ACCO (<http://acco.gencat.cat/avaluacio-regulacio/index.html>).



Ara bé, abans de crear un nou règim autonòmic d'autorització, és important que el Govern de l'Estat adopti la nova regulació procompetitiva de l'autorització estatal existent, en desplegament de la nova redacció de la LOTT, aprovada en la Llei 25/2009.

Pel que fa a l'exercici de competències executives per delegació, que el Govern de la Generalitat de Catalunya pugui exercir en el marc de la nova normativa estatal, cal esmentar que aquest exercici hauria de realitzar-se de manera que se situés en els marges menys restrictius de la competència, per tal d'afavorir també l'entrada de nous operadors en el mercat i un funcionament d'aquest més competitiu.

Barcelona, 20 d'abril de 2010