

INFORME DEL TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA DE ARAGÓN (TDCA), EN RELACIÓN CON EL DECRETO-LEY 7/2019, DE 12 DE MARZO DEL GOBIERNO DE ARAGÓN, DE MEDIDAS URGENTES EN MATERIA DE TRANSPORTE DE VIAJEROS MEDIANTE EL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR.

Pleno

Presidente

D. Ángel Luis Monge Gil

Vocales

D. José Luis Buendía Sierra

D. Javier F. Nieto Avellaned

D^a M^a Cristina Fernández Fernandez

Zaragoza, a 27 de marzo de 2019.

El Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón, con la composición expresada al margen y siendo ponente su Presidente Ángel Luis Monge Gil realiza el siguiente Informe en relación con el Decreto-Ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (BOA 15 de marzo de 2019).

INFORME

Primero. Competencia del TDCA para realizar este Informe.

El Decreto 29/2006, de 24 de enero, del Gobierno de Aragón, por el que se crean y regulan los Órganos de Defensa de la Competencia de Aragón, en su artículo 3 (Competencias), establece en su letra i): *“Emitir informes en materia de libre competencia a iniciativa propia o cuando sea solicitado para ello por el Gobierno de Aragón o sus Consejeros, el Pleno de las Cortes de Aragón o sus Comisiones, las Entidades Locales Aragonesas a través de su Alcalde o Presidente y las organizaciones empresariales, los sindicatos de trabajadores y las asociaciones de consumidores y usuarios”*.

En el presente caso, nos encontramos con la publicación en el BOA de un Decreto-Ley, cuyo órgano emisor es el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, que de forma evidente trata y regula aspectos con una incidencia palmaria con el Derecho de la Libre Competencia, como luego a lo largo del Informe argumentaremos.

Cierto es, que ni el Departamento en cuestión del Gobierno de Aragón, con carácter previo a su presentación a las Cortes de Aragón, dio traslado a este TDCA del texto normativo proyectado para su informe, ni las propias Cortes de Aragón han solicitado informe alguno a este Tribunal. A este TDCA, amén de su función sancionadora ante conductas que atentan contra el libre juego de la competencia dentro del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Aragón, le corresponde también una labor de Promoción de la Competencia. Y dentro de esta función, si se quiere promotora y divulgativa, no está de más recordar la

necesidad de que toda normativa aragonesa que incida en aspectos relacionados con la libre competencia debe ser informada por este TDCA.

En cualquier caso, la omisión de petición de Informe, no es óbice para que este TDCA de oficio emita su opinión jurídica sobre el texto aparecido en el BOA con la esperanza de que nuestros legisladores reconsideren alguno de los aspectos que figuran en el texto proyectado.

Segundo: Consideraciones generales previas: Intervención normativa en relación con la denominada prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC).

No puede desconocerse que los avances tecnológicos, en especial el impacto de las tecnologías digitales, están causando un profundo cambio en sectores que, durante muchos años, venían desarrollando su trabajo de una forma radicalmente distinta a la actual. Y entre estos sectores sometidos a unos cambios profundos, se encuentra el transporte discrecional de personas. Hoy en día, guste más o menos, el sector del taxi debe convivir con otro tipo de modalidades de prestación del servicio, en particular el arrendamiento de vehículos con conductor (en adelante, VTC)

La regulación inicial contenida en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), y Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT), permitía la prestación del servicio VTC cumpliendo una serie de requisitos para la obtención de una autorización administrativa, y con ciertas limitaciones para la prestación de dicho servicio. Una segunda fase regulatoria que acentuó estas limitaciones se produjo con el establecimiento de la ratio 1/30 de licencias VTC/Taxi, con base en el texto original del art. 49 LOTT. Posteriormente, la Ley 25/2009 dejó sin contenido el artículo 49 y sin cobertura legal dicha limitación cuantitativa al número de licencias VTC, situación que se mantuvo hasta la modificación de la LOTT por Ley 9/2013 y la aprobación del Real Decreto 1057/2015, que restauró la ratio 1/30.

En los dos últimos años se ha producido un nuevo impulso regulatorio que afecta al servicio VTC, mediante Real Decreto-Ley 3/2018, que otorga rango legal a la ratio 1/30 y a la regla de habitualidad 80/20, y el Real Decreto-Ley 13/2018, que acentúa las limitaciones a la prestación del servicio VTC.

Este último (convalidado por el Congreso de los Diputados el 25 de octubre de 2018 y en tramitación actualmente como Proyecto de Ley) establece un periodo transitorio de cuatro años al término del cual las autorizaciones VTC dejan de habilitar para prestar servicios de transporte en el ámbito urbano y metropolitano, y el servicio interurbano habrá de iniciarse en la Comunidad Autónoma donde esté domiciliada la autorización. El Real Decreto-Ley 13/2018, habilita además a las Comunidades Autónomas que por delegación del Estado sean competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, para modificar las condiciones de explotación previstas en el art. 182.1 del ROTT en relación exclusivamente con los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial y solo en lo que se refiere a las condiciones de pre-contratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo (Disposición Adicional Primera del Real Decreto-Ley 13/2018)

Cabe señalar que se trata de una facultad de las Comunidades Autónomas que estas pueden decidir no ejercer, en cuyo caso seguiría siendo aplicable a esta materia la normativa estatal (Comunidades Autónomas como Cataluña Decreto-Ley 4/2019, de 29 de enero, o Baleares, Decreto-Ley 1/2019, de 22 de febrero sí que han procedido a esta regulación, en

todos los casos con informes negativos muy duros desde el punto de vista de la competencia de sus respectivas autoridades sobre la materia)

En este contexto jurídico se enmarca el Decreto-Ley del Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda, del Gobierno de Aragón, publicado en el BOA de 15 de marzo.

Tercero: Consideraciones sobre el rango normativo elegido, en relación con otras normas de la propia Comunidad Autónoma de Aragón reguladoras del transporte de pasajeros.

El texto proyectado se presenta bajo el ropaje jurídico de un Decreto-Ley. A este TDCA no le corresponde, en absoluto, alabar o criticar si se está haciendo un uso desmedido y desproporcionado de la figura del Decreto-Ley. La “urgente necesidad” proclamada en el artículo 86 de la Constitución Española, debe ser enjuiciada, en una primera instancia, por los Ejecutivos que tengan competencias sobre una determinada materia, para ser luego convalidados, o no, por las cámaras legislativas correspondientes. Es cierto, que en los últimos años estamos asistiendo a una proliferación notable de este instrumento legal. Muchas veces, sin duda, sin demasiada justificación. No todo lo que está pasando en España y sus Comunidades Autónomas creemos que deba obtener el marchamo de la “urgente necesidad”. El Tribunal Constitucional, llegado el caso, se pronunciará sobre esta cuestión.

Pero desde este TDCA sí que queremos realizar dos consideraciones atinentes en el campo del Derecho de la Competencia. El uso de la figura del Real Decreto- Ley está privando, quizá inconscientemente, a las autoridades de la competencia (CNMC, en el caso nacional y tribunales autonómicos en sus respectivos territorios), de la facultad de impugnar una norma ante los tribunales de justicia si se considera que vulnera los principios constitucionales del libre juego de la competencia. Nos explicamos. El art. 13.2 de la Ley de Defensa de la Competencia habilita a las autoridades arriba citadas, para impugnar ante los Tribunales las normas con rango inferior a la ley que vulneren los principios de la libre competencia. Ese control judicial desaparece si se hace uso del Decreto-Ley. Solo el Tribunal Constitucional podrá controlar ya esa norma. Si vulnera o no el artículo 38 de la Constitución (libertad de empresa en el marco de la economía de mercado) solo lo podrá decidir nuestro Tribunal Constitucional.

Y una segunda reflexión en el caso de la normativa reciente aprobada por las Cortes de Aragón. El sector del taxi ha sido objeto de regulación específica por las Cortes de Aragón. En concreto, la Ley 5 /2018, de 19 de abril, del Taxi. No estando de acuerdo, estrictamente desde el punto de vista del Derecho de la Competencia, con alguna de sus previsiones, resulta intachable jurídicamente que se haya querido regular este sector. Ahora bien, tiene una menor explicación que no se haya aprovechado esta iniciativa legislativa para regular “ordenadamente” toda la problemática en relación con el arrendamiento de transporte de viajeros. No tiene razón de ser desde el punto de vista jurídico que se regule de forma independiente el sector del taxi y, a los pocos meses, surja la “urgente necesidad” de regular las VTC mediante el ropaje del Real Decreto-Ley. Este “problema” existía ya cuando se reguló por ley el sector del taxi.

Por otra parte, el TDCA quiere recordar que en varias ocasiones ha tenido que pronunciarse sobre la regulación existente sobre el sector del taxi en Aragón y su compatibilidad con el Derecho de la libre Competencia. En concreto, se pueden consultar el Informe “Sobre el marco regulatorio y la caracterización económica de la actividad de auto-taxi en la ciudad de Zaragoza, y sus implicaciones en la defensa de la libre competencia en el sector”, de enero de 2008, y el Informe del TDCA, sobre “La posibilidad de reducir el número

de licencias de taxi en la ciudad de Zaragoza”, de 11 de mayo de 2018 (ambos pueden consultarse en la página web del TDCA).

Cuarto: Valoración del Decreto-ley desde el punto de vista de la competencia.

Dos cuestiones se van a abordar en el presente apartado. La valoración general del texto publicado en el BOA (1) y la valoración de las restricciones identificadas (2).

1.- Valoración general del texto.

El texto normativo señala, en su Exposición de Motivos, que: *“se ha puesto de manifiesto que las medidas que preveía (el Decreto-Ley 3/2018) no eran suficientes para atender los problemas de movilidad, congestión del tráfico y medioambientales que el incremento elevado de la oferta de transporte urbano en vehículos de turismo está ocasionando en los principales núcleos urbanos”*.

Las justificaciones esgrimidas para adoptar una regulación autonómica en relación con el servicio VTC pueden por lo tanto sintetizarse en las siguientes: los problemas de movilidad, de gestión de tráfico, de protección del medio ambiente, y de equilibrio entre la oferta y demanda que provoca un deterioro general de los servicios (protección de la calidad de los mismos).

En este punto, compartimos las reflexiones que autoridades de competencia autonómicas, la catalana, balear, valenciana, y la propia CNMC han hecho sobre el particular o, incluso, organismos como la OCDE también se han pronunciado sobre estas cuestiones.

La OCDE ha señalado, en relación con justificaciones basadas en el tráfico y la contaminación, que este argumento depende de los medios de transporte sustitutivos (si la alternativa son vehículos particulares, el impacto de las restricciones sobre el tráfico y la contaminación será negativo); y añade que hay opciones menos intrusivas para hacer frente a los problemas de congestión y contaminación (como la imposición de una tasa por congestión o contaminación en cada servicio, la mejora del transporte público, o una regulación de tráfico en zonas especialmente congestionadas). En relación con las justificaciones basadas en la calidad del servicio, la OCDE ha señalado que las restricciones a la oferta del servicio del transporte público no están conectadas con el incentivo de los incumbentes para proporcionar un servicio de mayor calidad y que la eliminación de restricciones cuantitativas no implica la referida a estándares de calidad, además de que está demostrada la satisfacción de las personas usuarias con los servicios del transporte alternativos al taxi. Vid. OCDE: *Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services*, de 4 de junio de 2018 (DAF/COMP/WP2, pág. 12).

En una línea similar, la CNMC ha analizado las justificaciones esgrimidas en el Real Decreto-Ley 13/2018 en relación con esta cuestión (Informe PRO/CNMC/003/18). Señala ésta *“la ausencia de dato o estudio que valore el impacto de las autorizaciones VTC sobre el medioambiente o congestión, por lo que no se ha acreditado que las medidas sean necesarias para los fines perseguidos”* y que *“existen otras medidas menos restrictivas sobre la competencia para combatir estos problemas como el fomento de vehículos con menores emisiones, la fijación de peajes o impuestos o el establecimiento de restricciones de movilidad”* (en pág. 24).

Por lo que se refiere a la necesidad de mantener el equilibrio entre la oferta y la demanda, la CNMC señala que de los datos del mercado *“se desprende que la demanda de estos servicios ha aumentado de forma progresiva sin que la oferta haya crecido de manera*

equivalente. Es decir, si hubiera que realizar un ajuste del lado de la oferta, este no sería reduciéndola, sino aumentándola”.

En esta línea, los informes de la Autoridad Vasca de la Competencia (Informe sobre la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la Comunidad Autónoma de Euskadi, tras la entrada en vigor del RDL 13/2018, desde una óptica de la competencia, pág.8), la Autoridad Catalana de la Competencia (IR 38/2019, de 6 de febrero de 2019, sobre el RDL 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos sin conductor, pág. 12), o el Informe de la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunidad Valenciana de 12 de marzo de 2019, en pág. 15 y ss).

De los argumentos expuestos hasta ahora, recogidos en un buen número de informes y documentos, puede concluirse que las justificaciones expuestas por el Decreto-ley en relación con los problemas de movilidad, gestión de tráfico, protección del medio ambiente, y desequilibrio entre oferta y demanda que provoca un deterioro general de los servicios, no son lo suficientemente sólidas como para sostener, desde el punto de vista de una regulación eficiente y favorecedora de la competencia, la adopción de una regulación como la publicada en el BOA que, como se verá a continuación, contiene importantes limitaciones para la prestación del servicio VTC. Las razones de interés general que se esgrimen, o bien no se pueden alcanzar con una norma restrictiva como la que se propone, o bien existen opciones menos restrictivas que las propuestas.

Recordamos, como ha puesto de manifiesto nuestro Tribunal Supremo, que esa razón de interés general *“justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado, a pesar de que tales medidas afecten a la competencia y a la libertad de establecimiento, siempre que las concretas medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas”* (Sentencia TS, Sala Contencioso Administrativo, de 4 de junio de 2018, Fundamento de Derecho Sexto).

Como señala en su informe la Comisión de Defensa de la Competencia de la Comunidad Valenciana: *“Por lo tanto, la admisión de la justificación de una regulación del servicio VTC que pueda implicar ciertas limitaciones que afecten a la competencia no puede servir de base para obviar el necesario respeto a los principios de necesidad y proporcionalidad (a los que habría que añadir el de no discriminación) en relación a las concretas medidas que se adopten”* (en pág. 17).

Y añade el mismo Informe de la Comisión de la Comunidad Autónoma de Valencia: *“que la adopción de una norma como la que se analiza (...), que impone importantes restricciones a la prestación del servicio VTC en el único segmento de transporte urbano en el que todavía pueden competir con los taxis (el de la pre-contratación) por un tiempo limitado a cuatro años (...) no es la opción regulatoria más favorecedora de la competencia. Muy al contrario, la decisión de regular el servicio VTC de una manera más restrictiva que el del taxi, en lugar de adoptar un enfoque global para regular en su conjunto el servicio de transporte urbano discrecional de personas, supone un claro perjuicio para las personas usuarias en la medida en que restringe la competencia limitando la oferta en este mercado y les priva de posibles beneficios en términos de servicios más innovadores, más baratos y de mejor calidad”* (en págs. 17 y 18).

2.- Valoración de las restricciones identificadas en el Decreto-Ley

A juicio del TDCA las disposiciones del Decreto-Ley que mayores problemas plantean desde la óptica del Derecho de la Competencia, son las establecidas a lo largo del artículo 3, donde se recogen las denominadas “Condiciones de explotación del servicio”.

2.1 Habilitación a los entes locales.

El artículo 3.1 establece que: *“De conformidad con lo establecido en la disposición adicional primera del Real Decreto-Ley 13/2018, que 28 de septiembre, (...) las entidades locales pueden establecer o modificar, en los términos previstos en dicha disposición adicional, las condiciones de explotación del servicio en relación con aquellos que discurran íntegramente dentro de su ámbito territorial”*.

En la medida en que esta habilitación incluso puede aumentar las limitaciones al juego de la libre competencia ya previstas a nivel autonómico (establecer o modificar), recordamos que toda previsión normativa al respecto deberá respetar los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación. Esta habilitación a los entes locales posibilita que los efectos negativos para la competencia que, ahora veremos, se incluyen en el Decreto-Ley, se reproduzcan o aumenten en la normativa local.

2.2 El tiempo de pre-contratación.

Los apartados 2, 3 y 4 del art. 3 del Decreto-Ley regulan aspectos relativos a la pre-contratación del servicio.

Dejando al margen el apartado 2, en el que se incluye una mera declaración de voluntad de respeto a la normativa vigente en esta materia, establece que la pre-contratación del servicio deberá ser de un mínimo de quince minutos: *“A los efectos de garantizar el cumplimiento de las condiciones de prestación del servicio y, en particular, de su precontratación, el tiempo que mediará ente la celebración del contrato de arrendamiento o en su defecto, entre la comunicación de los datos esenciales del mismo a la Administración y la salida del vehículo del lugar en que se encuentre, deberá ser de un mínimo de quince minutos. Para garantizar su control, será el momento en el que salga del lugar donde se encuentre, aquel en que deberá comunicar el inicio del mismo”*

La exigencia de precontratación constituye una limitación innecesaria, desproporcionada y discriminatoria, y por lo tanto no se ajusta a los principios de una regulación económica eficiente y favorecedora de la competencia. La CNMC ha señalado que: *“La obligación de prestar el servicio de forma pre-contratada supone un obstáculo injustificado para las VTC. Es recomendable que la regulación autonómica y local elimine esta limitación, que se aplica a las VTC pero no al taxi”* (Informe citado en pág. 29)

Y no entramos a valorar el tiempo concreto de los quince minutos. Cualquier previsión temporal al respecto resulta injustificada. Cualquier tiempo mínimo es desproporcionado por injustificado. Piénsese, además, que con la previsión recogida en el art. 3.1, los entes locales pueden ampliar estos plazos, lo que podría llevar a una expulsión definitiva de los operadores VTC del mercado de referencia.

Como apunta el Informe de la autoridad Valencia de la Competencia (Comisión Defensa de la Competencia): *“Es claro que la exigencia de un tiempo mínimo de pre-contratación del servicio supone una importante limitación en la prestación del servicio VTC, en especial teniendo en cuenta que este modelo de negocio se basa precisamente en la pre-*

contratación del servicio con rapidez y agilidad a través de aplicaciones móviles (...). Esta es precisamente una de las más innovadoras características del servicio VTC en sus inicios, por contraste con el servicio de taxi tradicionalmente prestado. (...) De hecho es una innovación que el taxi ha adoptado posteriormente a su vez, presionado por la competencia de las VTC, lo cual demuestra que la introducción de competencia en el sector de transporte público de personas tiene importantes efectos positivos para las personas usuarias del mismo” (Informe citado, en pág. 19)

En consecuencia, esta necesidad de pre-contratación con tiempo mínimo resulta ser, además de perjudicial para los destinatarios del servicio, injustificada al establecer condiciones radicalmente distintas en la prestación del servicio para taxis y VTC con lo que el juego de la libre competencia se distorsiona de forma injustificable.

2.3 Estacionamiento y geolocalización.

El apartado 6 del art.3 recoge previsiones relativas al estacionamiento y geolocalización de vehículos VTC que deben ser analizadas desde la perspectiva del Derecho de la Competencia.

El citado apartado establece que: *“De acuerdo con lo que establece el art. 182.1 del Real Decreto 1211/1990, los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no pueden en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes, ni captar viajeros que no hubieran contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a estos efectos. (...) los vehículos adscritos a una autorización de arrendamiento con conductor no podrán ser geolocalizados por los usuarios con carácter previo a su contratación”*

En términos generales, en relación con las limitaciones a la prestación de servicio VTC conectadas con restricciones en el uso del dominio viario, circulación y estacionamiento, la CNMC ha analizado alguna de estas en el ámbito local, pronunciándose en contra de aquellas que facilitan el servicio de taxi y no están disponibles o lo están con menor intensidad para el servicio VTC, y recomendando *“evitar distinciones en estos ámbitos entre taxi y VTC, puesto que suponen conceder una ventaja injustificada a una tipología de operadores y no parece cumplir los principios de buena regulación”* (Informe PRO/CNMC/003/18 sobre Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, que modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, págs. 30 y 31)

Considera este TDCA que estamos ante medidas discriminatorias e injustificadas que no se basan en motivos de interés general, aparte, como dice el Informe de la Autoridad Catalana de Competencia, de no presentar ningún nexo de causalidad entre el objetivo que se alega y la restricción impuesta de no estacionamiento en la vía pública (Informe citado, pág. 11)

Señala esta misma autoridad autonómica, criterio que compartimos, que la prohibición de geolocalización, se trata de una medida restrictiva de la competencia, que no se basa en ningún motivo o razón de interés general. Se trata de una medida que restringe de manera injustificada la información a la cual pueden acceder los usuarios de los servicios y que les permitía escoger al prestador del servicio en base a las propias preferencias.

La prohibición de estacionamiento en la vía pública, así como de geolocalización, resultan ser desproporcionadas, injustificadas y discriminatorias. Lo único que supondrían, en definitiva, sería un perjuicio para los consumidores y usuarios que pueden ver incrementados los precios del servicio. Señalando, de igual forma, que privar a los consumidores de las modernas tecnologías a la hora de contratar un servicio carece de toda lógica en la defensa de

la igualdad de todos los competidores que participan en un mercado de referencia. Permitir al taxi y prohibir a las VTC, sin ningún motivo de interés general, casa mal con la preservación del juego de la libre competencia.

CONCLUSIONES

A la vista del presente Informe, el TDCA emite las siguientes conclusiones:

Primera- Resulta conveniente establecer un enfoque global para regular en su conjunto el servicio de transporte urbano discrecional de personas.

La dualidad regulatoria que se pretende en Aragón con esta norma, una para el taxi y otra para las VTC carece de justificación desde la perspectiva de la defensa de la competencia. Se trata de un fenómeno, el servicio de transporte urbano discrecional de viajeros, que debería ser abordado de forma conjunta. Las discriminaciones observadas en el caso de las VTC, que no existen en el caso del taxi, amén de perjudicar directamente a uno de los dos actores implicados, supone graves perjuicios para los usuarios del servicio.

Segunda- La urgente necesidad que justifique la tramitación mediante Decreto-Ley.

La normativa estatal no obliga a regular a las comunidades autónomas las VTC. Es cierto, en la línea de la anterior conclusión, que debe procederse a una reflexión serena para regular en su conjunto el fenómeno del servicio de transporte urbano discrecional de personas. Serena y no discriminatoria desde la óptica del derecho de la Competencia.

Tercera- Razones de interés general y principios de la regulación económica eficiente y favorecedora de la competencia.

Las justificaciones enumeradas por la norma en relación con problemas de movilidad, gestión del tráfico, protección del medio ambiente y desequilibrio entre la oferta y demanda que provoca un deterioro general de los servicios, no son suficientemente sólidas para sostener, desde el punto de vista de una regulación económicamente eficiente y favorecedora de la competencia, la adopción de una regulación como la propuesta que contiene importantes limitaciones a la prestación del servicio VTC.

Cuarta. Pre-contratación.

El establecimiento de un tiempo mínimo de pre-contratación (quince minutos), es una limitación artificial, injustificada desde la óptica del Derecho de la Competencia y discriminatoria en relación con el taxi.

Se trata de una forma de contratación muy valorada por los usuarios, cuya eliminación no incorpora ningún beneficio desde la defensa del interés general. Por ello, este TDCA recomienda su eliminación del texto.

Quinta- Estacionamiento y geolocalización.

Las prohibiciones en materia de estacionamiento y geolocalización constituyen limitaciones para la prestación del servicio VTC adicionales a las existentes en la normativa estatal. De ningún modo están justificadas, no son proporcionales y resultan discriminatorias. Por ello, se sugiere su desaparición del texto legal.

Sexta. Habilitación a los entes locales.

La habilitación contenida en la norma a favor de los entes locales, les permite a éstos aumentar la intensidad de las limitaciones a la prestación del servicio por las VTC. Por todo ello, son aplicables a esta previsión las consideraciones realizadas a lo largo del presente Informe. Deberán respetarse, en todo caso, los principios de necesidad, proporcionalidad y no discriminación. En cualquier caso, se recuerda la conveniencia de que recaben el parecer de este Tribunal en la tramitación de las disposiciones que vayan a dictar sobre cualesquiera materias que puedan afectar a la libre competencia.

Este es el informe no vinculante que el TDCA tiene el honor de emitir sometido a criterio de cualquier otro mejor fundado en Derecho.