

## L'Autoritat Catalana de la Competència publica Recomanacions per a la regulació de vehicle compartit des d'una òptica de competència

La mobilitat compartida (*motosharing, bikesharing, patinets compartits, etc.*) porta molts ajuntaments a regular el seu ús. L'Autoritat Catalana de la Competència ("ACCO") ha publicat un document de treball en què es descriuen els principals reptes que presenta la intervenció en aquesta activitat i on es formulen propostes per a una regulació eficient i pro-competitiva.

L'impuls de la mobilitat compartida és una obligació per a les administracions locals, especialment des de l'aprovació de la Llei 7/2021, de 20 de maig, de canvi climàtic i transició energètica, segons la qual els municipis més grans<sup>1</sup> han d'adoptar, abans del 2023, plans de mobilitat urbana sostenible, incloent mesures d'impuls de la mobilitat elèctrica compartida. És d'esperar, també, que la futura llei estatal de mobilitat sostenible i finançament del transport contingui alguna novetat regulatòria al respecte.

El document de l'ACCO subratlla que la majoria d'administracions local que han regulat aquesta activitat ho han fet mitjançant llicències per ús i ocupació de l'espai públic, ja sigui via concurs o sorteig (en els supòsits de limitació del nombre de llicències o operadors), o via adjudicació a tots els operadors, arribant a solucions molt dispars. El document incideix en la necessitat que aquesta regulació sigui pro-competitiva i formula les següents recomanacions:

1. Promoure la col·laboració publicoprivada en l'ús de la tecnologia i les dades per a una millor gestió de l'espai públic

La tecnologia i l'ús de les dades permeten dissenyar regulacions *smart* o adaptatives més eficients, en col·laboració amb les plataformes prestadores dels serveis, mitjançant la creació d'un entorn de dades o *data space* on l'administració i els operadors poden compartir dades de manera estandarditzada. Compartir dades permet una millor regulació sobre, per exemple, l'aptitud dels usuaris, l'aplicació de sancions o l'establiment de zones d'aparcament de manera virtual, però també dinàmica, responnent a les necessitat de cada moment, i adaptada, en funció de les dades d'ocupació.

---

<sup>1</sup> L'article 14 es refereix als municipis de més de 50.000 habitants, als territoris insulars i als municipis de més de 20.000 habitants que superin els límits màxims de contaminació.

L'ús de dades hauria de permetre també determinar l'entrada i sortida d'operadors segons criteris d'eficiència, de manera que moltes administracions puguin descartar la necessitat d'establir un *numerus clausus* de llicències i/o d'operadors.

La regulació ha de tenir en compte els efectes de xarxa en què es basa el model de negoci de les plataformes i evitar models en què hi ha molts operadors però amb limitacions importants de creixement degut a la limitació de l'espai públic disponible. Així, a la vegada que es promou l'espai públic per a l'ús del vehicle compartit, també es poden fomentar plataformes d'agregació de l'oferta que permetin als usuaris comparar opcions, tot vetllant perquè es respectin les normes de competència (Llei 15/2007, de 3 de juliol, de defensa de la competència)<sup>2</sup>.

2. Valorar alternatives a la limitació d'operadors i/o llicències partint d'una bona anàlisi de la necessitat i proporcionalitat. Possibilitat d'establir *sandboxes* regulatòries.

La limitació de l'espai o domini públic disponible i la seva utilització intensiva és un dels fonaments jurídics més utilitzats pels municipis per limitar les autoritzacions d'activitat, ja sigui limitant el nombre de llicències i/o d'operadors. El document convida a valorar l'existència d'altres títols jurídics amb què fonamentar la intervenció regulatòria.

El document compara les regulacions de ciutats europees i espanyoles que han adoptat aproximacions diferents pel que fa a la limitació de llicències de *motosharing*, *bikesharing* i patinets compartits. Destaca que, des d'una òptica de competència, la limitació de l'exercici d'una activitat econòmica mitjançant un nombre limitat d'operadors i/o de llicències no sempre està plenament justificada per criteris de necessitat i proporcionalitat i que, per tant, hauria de ser l'últim recurs, ja que és més restrictiu i perjudicial per al consumidor, donant lloc a preus més elevats i menor qualitat i innovació. Proposa alternatives menys restrictives, amb l'objectiu de corregir les externalitats negatives derivades de l'activitat, tot garantint al màxim l'activitat econòmica i la competència en el mercat:

- Incrementar les zones d'aparcament d'aquests vehicles
- Sancionar els usuaris
- Dissenyar una taxa d'activitat o d'ús de l'espai públic
- Prioritzar l'eficiència dels operadors en l'ús de l'espai públic

Convida a considerar l'impacte que el vehicle compartit pot tenir sobre l'ús del vehicle privat (si hi ha transferència d'un grup d'usuaris a un altre) i el potencial alliberament de l'espai públic en aquest cas.

---

<sup>2</sup> El document es refereix a plataformes d'agregació ja existents, com Smou a Barcelona, Madrid Mobility 360 a Madrid, o Freenow, Wanda, RACC Trips, Urbi, etc.

Menciona la possibilitat de recórrer a les anomenades proves pilot o *sandboxes* regulatòries, les quals permetrien a les administracions, amb caràcter previ a l'adopció d'una regulació definitiva, analitzar sobre el terreny les necessitats de mobilitat compartida, la capacitat real del seu espai públic o els mecanismes reguladors més idonis, per tal de guanyar en eficiència i efectivitat. Alerta, però, dels riscos de competència, ja que els operadors que hi participen es troben en una clara situació d'avantatge competitiu, i dona elements per minimitzar aquests riscos.

### 3. Maximitzar la concurrència en les situacions de limitació d'operadors

Si després d'una anàlisi adequada del grau potencial d'ocupació de domini públic per determinar quan i en quina mesura és necessari regular el sector, es conclou que és necessari un sistema tancat de llicències i operadors, s'ha de vetllar perquè tant el procediment de selecció com les condicions concretes que s'estableixin tinguin el menor impacte possible en el nivell de competència.

Pel que fa al procediment de selecció, és preferible el concurs que el sorteig, ja que, si s'estableixen criteris objectius i transparents que permeten seleccionar les ofertes més competitives, el concurs permet capturar els beneficis de la competència pel mercat (ja que els diferents operadors rivalitzen entre ells per obtenir les llicències).

En relació amb les condicions de prestació del servei, és imprescindible des d'una perspectiva de competència:

- Limitar al màxim el període de validesa de les llicències
- Les llicències no han de ser transferibles per evitar les rendes monopolístiques
- Establir obligacions als operadors sortints per facilitar la transició dels usuaris als nous operadors (portabilitat de dades, etc.)

### 4. Respectar el principi de neutralitat competitiva quan l'administració decideixi participar en el mercat mitjançant una iniciativa econòmica

Algunes administracions opten per actuar, com a operadors públics, en el mercat de la mobilitat compartida. En aquest cas, l'administració ha de mantenir la neutralitat competitiva i operar amb els mateixos criteris d'inversió i rendibilitat que els operadors privats, al tractar-se d'un servei que es presta en règim de lliure competència amb el sector privat (en efecte, no es tracta d'un servei públic essencial reservat).

Per això, la regulació ha de garantir la igualtat de condicions i la competència lleial en el mercat en el qual l'operador públic participa, evitant privilegiar aquest últim. L'ACCO es refereix al seu anterior informe sobre el servei del Bicing de Barcelona (Informe de regulació núm. 37/2018).

### 5. Limitar els requisits per a l'exercici de l'activitat a aquells vinculats a la seguretat i l'ús de l'espai públic

En relació als problemes de seguretat, el document destaca que des d'una òptica de competència, no es considera justificat establir requisits o condicions addicionals a les ja fixades, amb caràcter general, en les normes relatives a la circulació per a la mateixa tipologia de vehicles, però privats.

6. Regular des d'una perspectiva de transport intermodal que contempli totes les modalitats de transport compartit, la integració amb el transport públic i la cooperació interadministrativa

El document senyala que les diferents modalitats de vehicles de mobilitat compartida (*bikesharing*, *motosharing* i patinet compartit) s'han de veure com a complementàries i, per tant, no hi ha motiu raonable que justifiqui que en alguns casos es permeti el desenvolupament d'algunes d'aquestes modalitats i d'altres no. En aquest sentit, és recomanable una regulació des d'una perspectiva intermodal del transport que contempli aquests vehicles en la seva totalitat i, idealment, la seva integració amb el transport públic. Existeixen exemples de col·laboracions amb transport públic (per exemple, FGC i eCooltra). Aquestes no han de discriminar entre operadors.

S'ha de contemplar també la integració d'aquests serveis en grans àrees urbanes, la qual cosa requereix la col·laboració entre diverses administracions locals.