



# KEY NOTES

www.cremadescalvosotelo.com

núm. 8. diciembre 2017

## REFLEXIONES DE UN LOBBISTA

### *Los avances tecnológicos también sirven para derribar los caducos monopolios protegidos*

Los monopolios privados protegidos han existido desde siempre con una finalidad con sentido económico en la medida en que los Estados quieren abordar proyectos muy costosos sin disponer de los recursos económicos necesarios. La fórmula consiste en incentivar la inversión privada atrayendo a grandes capitalistas ofreciendo a cambio condiciones que garanticen su rentabilidad y la mejor manera para ello es restringir el nivel de competencia. En la época medieval ya existían los gremios que gozaban de esa misma protección del Estado.

Es evidente que en muchas ocasiones tienen sentido. Los ferrocarriles se construyeron en buena parte de Europa gracias a los sistemas concesionales que permitían a las empresas concesionarias explotarlos de forma exclusiva durante un periodo de tiempo, es decir, otorgando un monopolio en definitiva que compense la fuerte inversión realizada.

El problema suele ser que este tipo de restricciones a la competencia permanecen mucho tiempo después de haber cumplido su finalidad y pasan a ser considerados como

una especie de derecho adquirido de determinados sectores lo que les convierte de hecho en monopolios protegidos.

En España existen numerosos ejemplos de actividades que han seguido este patrón y con ello provocan que algunos sectores de la economía sean más ineficientes, más caros y generen menos empleo como consecuencia de la falta de competencia. Podemos fijarnos en los estancos, administraciones de lotería, algunas licencias de apertura o farmacias por poner algunos ejemplos de actividades “protegidas” que limitan el crecimiento. En muchos casos podría pensarse que no hubiéramos salido todavía de la época del “mercantilismo” que terminó en toda Europa a finales del siglo XVIII con la aparición de las teorías liberales que ayudaron a Europa a recuperarse de la profunda crisis en que se encontraba.

Estos días estamos viviendo en nuestro país un ejemplo paradigmático de este tipo de “monopolio protegido” y no es otro que el de las licencias de taxi. Es lógico que al inicio de este servicio que llaman “público”



**Ignacio Benito García**  
Socio de  
Cremades & Calvo-Sotelo  
Abogados

*Ignacio Benito es Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la UCM.*

*Ha sido Gerente de la división de Auditoría de Arthur Andersen, Director General Económico Financiero y Consejero Delegado de Grupo Taper, S. A. y Director General de la Asociación de Editores de Diarios Españoles (AEDE).*

*Actualmente es Socio Director del Departamento de Public Affairs de la Firma Cremades & Calvo-Sotelo, Abogados.*





se concediera un número limitado de licencias pues en aquél tiempo comprar un vehículo requería un inversión muy fuerte y era por tanto necesario proteger la inversión de aquéllos primeros taxistas concediendo licencia a un número limitado de taxistas, es decir, concediéndoles un privilegio que, lógicamente, debía tener un horizonte temporal que nunca se estableció. El resultado de este modelo ha sido la generación de un mercado secundario de licencias que, dada la falta de oferta de nuevas licencias, ha disparado el precio.

Los *incumbentes*, es decir, los taxistas, miran para otro lado y aducen que se trata de un “*servicio público*” y por eso deben mantenerse las normas que lo convierten en monopolio protegido. En realidad el debate no es ese sino el apuntado antes por cuanto la aparición de nuevos operadores supone, entre otras cosas, la pérdida de valor de las licencias que en muchos casos son alquiladas para su explotación a precios muy elevados que hacen que para muchos taxistas sea verdaderamente difícil ganar dinero suficiente para amortizarla.

Pero no es un “*servicio público*” por mucho que así lo manifiesten. Se trata más bien de un servicio al público como pueden ser los que prestan los restaurantes y bares u otros comercios tales como los que ofrecen productos alimenticios. Un servicio público es el alumbrado de las calles, el abastecimiento de agua, o la seguridad por poner algunos ejemplos. Del mismo modo que nadie decide cuántos bares o supermercados debe haber en una ciudad, el libre mercado debe regir también en el servicio del taxi y decidirá la cantidad óptima de taxis.

La economía colaborativa ha transformado las relaciones económicas provocando la reacción de quienes se benefician de monopolios protegidos y ante la llegada de nuevos operadores, las plataformas digitales, se resisten a alterar su *status quo* aunque no tengan argumentos basados en los principios de la regulación económica para hacer frente por ejemplo a las declaraciones de la CNMC que ya se ha pronunciado a favor de permitir las VTC. La resistencia sólo la basan en la fuerza, es decir, en su capacidad de paralizar el transporte público, tal como hicieron los estibadores recientemente sin darse cuenta de que los avances tecnológicos derivados de la digitalización mas tarde o mas temprano traerán consigo cambios regulatorios en el servicio del taxi. Además esto no ha hecho más que empezar, no falta mucho para que aparezcan los *coches autónomos*. General Motors ya ha anunciado que en 2020 estará en condiciones de ofrecerlos al mercado y muy probablemente se convertirán en otro exponente fundamental del transporte público de modo que de nuevo la regulación tendrá que adaptarse y dejar paso a la innovación dentro del marco de la libre competencia.

***Ignacio M. Benito***

***Socio de Cremades & Calvo-Sotelo  
Abogados***





## CLAVES DE ACTUALIDAD

### **DELIVEROO SACA LA CHEQUERA PARA 'ACALLAR' A SUS REPARTIDORES: ASÍ HA EVITADO SU PRIMER JUICIO**

**El Confidencial, 30 de noviembre de 2017.-**

Iba a ser el primer juicio en el que la 'app' de comida a domicilio Deliveroo debatiera sobre una de las mayores polémicas de la economía colaborativa y las 'apps' de pequeños servicios: ¿los repartidores de comida a domicilio son empleados de la compañía que les contrata? ¿O su relación es puramente comercial y deben seguir dados de alta como autónomos independientes?

Deliveroo, sin embargo, ha evitado el conflicto tirando de chequera. La compañía, que el jueves 30 de noviembre tenía un juicio tras la denuncia interpuesta por tres repartidores ('riders') recientemente despedidos, ha optado por alcanzar un acuerdo económico, indemnizar a dichos 'riders' (con una suma que no ha trascendido) y evitar enfrentarse a un juez.

\*\*\*

### **MADRID Y BARCELONA OBLIGARÁN A UBER Y CABIFY A OBTENER UN PERMISO ESPECIAL**

**El País, 4 de diciembre de 2017.-**

Los ayuntamientos de Madrid y Barcelona van a impulsar sendos cambios normativos para obligar a las empresas de vehículos de alquiler con conductor (VTC) como Uber o Cabify a disponer de una autorización especial municipal para poder operar.

Esta era una de las principales demandas de las asociaciones de taxistas que el pasado día 29 llevaron a cabo un paro nacional de 24 horas y que amenazaron con convocar una huelga indefinida si no se atendían sus reivindicaciones. Finalmente, esos paros no han sido convocados tras las medidas aprobadas por los dos ayuntamientos que concentran la mayor cantidad de licencias de VTC, en torno a 3.400 en total.

\*\*\*

### **UNAUTO CIFRA EN 1.057 LAS AUTORIZACIONES DE VTC EN ANDALUCÍA, 58 MÁS QUE EL MES ANTERIOR**

**La Vanguardia, 4 de diciembre de 2017.-**

El crecimiento del número de licencias VTC en Andalucía es de 58 respecto al mes anterior, según la patronal del sector Unauto, que alude a los datos oficiales del Ministerio de Fomento, que cifra en 1.057 el número de autorizaciones para vehículos de alquiler con conductor. Este Informe del Ministerio precisa que existen 8.590 licencias de taxi, frente a las 1.057 autorizaciones de VTC, un 12,3 por ciento del total de licencias de taxi. La comunidad que más licencias de taxi tiene es Madrid, con 15.117, y posee a su vez 2.554 licencias de VTC, un 16,8 por ciento en relación con el total de taxis. La sigue Cataluña, con 11.715 licencias de taxi y 851 licencias de VTC, lo que supone un 7,2 por ciento de licencias de VTC en relación con las de taxis.

A nivel nacional, Fomento cifra en 63.501 las licencias de taxis, mientras que licencias VTC se cifran en 6.258 autorizaciones, de forma que el porcentaje de licencias VTC en relación con licencias de taxis es del 9,9 por ciento.

\*\*\*

### **LOS HOTELEROS MADRILEÑOS CULPAN A LAS ADMINISTRACIONES POR EL AUJE DE LAS VUT**

**Nexotur, 5 de diciembre de 2017.-**

Para la Asociación Empresarial Hotelera de Madrid, la economía colaborativa, sumada a la ausencia de un marco regulatorio sobre las VUT, podría suponer un riesgo al modelo de turismo sostenible que defiende el sector. Un modelo basado en mejorar la imagen del destino y garantizar una buena convivencia entre los ciudadanos y los visitantes. Se insistió en la importancia de definir un régimen de infracciones y sanciones, así como de reforzar los servicios de inspección para lograr un control eficaz.

\*\*\*