



**IPN/CNMC/040/20 INFORME SOBRE EL
PROYECTO DE REAL DECRETO SOBRE EL
CONTROL DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS
AUTORIZACIONES DE ARRENDAMIENTO
DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR**

18 de diciembre de 2020

Índice

I. ANTECEDENTES	4
II. CONTENIDO.....	5
III. VALORACIÓN.....	6
IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	10

**ACUERDO POR EL QUE SE EMITE INFORME SOBRE EL PROYECTO DE
REAL DECRETO SOBRE EL CONTROL DE LA EXPLOTACIÓN DE LAS
AUTORIZACIONES DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON
CONDUCTOR**

PLENO

IPN/CNMC/040/20

PRESIDENTA

D^a. Cani Fernández Vicién

VICEPRESIDENTE

D. Ángel Torres Torres

CONSEJEROS

D^a. María Ortiz Aguilar

D. Mariano Bacigalupo Saggese

D^a. María Pilar Canedo Arrillaga

D. Bernardo Lorenzo Almendros

D. Xabier Ormaetxea Garai

D^a Pilar Sánchez Núñez

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep María Salas Prat

SECRETARIO DEL CONSEJO

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 18 de diciembre de 2020

Vista la solicitud de informe de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana), en relación con el proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (PRD), que tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) el 3 de noviembre de 2020, en ejercicio de las competencias que le atribuye el artículo 5.2. a) de la [Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC](#), el **PLENO** acuerda emitir el siguiente informe.

I. ANTECEDENTES

En el año 2017, el entonces Ministerio de Fomento aprobó el [Real Decreto 1076/2017](#) de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Este Real Decreto perseguía un objetivo doble: por un lado, evitar que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) fueran solicitadas con el único y exclusivo objeto de comerciar con ellas y no de explotarlas atendiendo una demanda de transporte; por otro lado, verificar que los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor fueran utilizados habitualmente para atender necesidades relacionadas con el territorio de la Comunidad Autónoma en que se encontrara domiciliada la autorización.

Concretamente, el referido Real Decreto regulaba dos medidas aplicables a los operadores de VTC: en su artículo 1, la prohibición de transmitir las autorizaciones durante dos años, y en su artículo 2, la obligación de comunicación a la Administración de información sobre ciertos datos de forma previa al inicio del servicio, para su integración en un registro nacional.

La CNMC emitió un informe ([PRO/CNMC/003/17](#))¹ en el que concluyó que las disposiciones contenidas en el mencionado proyecto de Real Decreto suponían una restricción sobre la competencia no justificada.

El Real Decreto 1076/2017 mantuvo las restricciones sobre la competencia identificadas en el citado informe. Tras efectuar un [requerimiento previo](#), la CNMC, en aplicación del artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC², presentó, el 11 de mayo de 2018, un recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo contra las dos medidas

¹ Informe de 30 de noviembre de 2017 adoptado sobre la base del artículo 5 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, relativo al PRD por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor. ([PRO/CNMC/003/17](#)).

² La CNMC está legitimada, de acuerdo con el artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de creación de la CNMC, para “*impugnar ante la jurisdicción competente los actos de las Administraciones Públicas sujetos al Derecho administrativo y disposiciones generales de rango inferior a la ley de los que se deriven obstáculos al mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados*”.

(prohibición de comercialización de licencias y obligación de comunicación previa de cada servicios) incluidas en el Real Decreto 1076/2017.

El Tribunal Supremo, en su Sentencia de 10 de marzo de 2020 ([STS 349/2020](#)), ha estimado el recurso presentado, declarando nulos los artículos 1 y 2 del Real Decreto 1076/2017.

Como consecuencia del fallo del TS por el que estima el recurso de la CNMC y declara nulos los artículos 1 y 2 del Real Decreto 1076/2017, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana ha elaborado un nuevo proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (en adelante, PRD), que ha sido remitido a la CNMC para su consideración (junto con una Memoria Abreviada), constituyendo el objeto del presente informe.

Debe recordarse, por último, que la CNMC ha venido realizando especial seguimiento a la regulación del sector transporte desde la óptica de promoción de la competencia y regulación económica eficiente. Sirvan como ejemplo los informes más recientes sobre la regulación del transporte urbano de pasajeros en vehículos turismo: el [PRO/CNMC/003/18](#), sobre el Real Decreto-Ley 13/2018, que modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor; el [IPN/CNMC/020/19](#), sobre el Proyecto de Ordenanza del Ayuntamiento de Madrid reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor; o el [IPN/CNMC/003/20](#), sobre el Proyecto de Orden por el que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor en la Región de Murcia

II. CONTENIDO

El PRD consta de una parte expositiva, dos artículos, una disposición derogatoria única, una disposición transitoria única, y tres disposiciones finales.

- El artículo 1 se refiere a las medidas de control de la prestación de los servicios de transporte mediante arrendamiento de vehículos con conductor en lo referente a los datos que los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar a la Administración antes de cada servicio concreto.

Las principales novedades³ son:

³ Con respecto al art. 24 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres,

- Se exige el nombre y número de identificación fiscal del arrendatario, pero solo cuando se trate de una persona jurídica.
- Se exige el nombre y número de identificación fiscal del intermediario.
- El artículo 2 se refiere al Registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor.
- La Disposición Derogatoria Única deroga el Real Decreto 1076/2017.
- La Disposición Transitoria Única establece que los titulares de arrendamiento de VTC deberán comenzar a dirigir a la Administración las comunicaciones a que hace referencia el artículo 1 de este Real decreto una vez que se encuentre operativa la aplicación informática de gestión del Registro de dichas comunicaciones.

Finalmente, las disposiciones finales primera, segunda y tercera hacen referencia al título competencial, la habilitación legal y la entrada en vigor.

III. VALORACIÓN

Las Administraciones Públicas deben fomentar marcos regulatorios que favorezcan la competencia y la eficiencia en los mercados, evitando que determinadas disposiciones regulatorias puedan introducir distorsiones injustificadas que alteren el juego competitivo en perjuicio de los consumidores.

Por ello, cuando exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público perseguido y justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen (principios de necesidad y proporcionalidad⁴).

El artículo 4 de la [Ley de Ordenación del Transporte Terrestre⁵](#), reconoce que *“la eficacia del sistema de transportes deberá, en todo caso, quedar asegurada mediante la adecuada utilización de los recursos disponibles, que posibiliten la obtención del máximo rendimiento de los mismos [...]”*. Dicho precepto también

aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre. Este era el precepto al que se remitía el RD 1076/2017, ahora derogado.

⁴ Basta referirse al art. 38 de la Const. 78, así como a los artículos 4 y 9 de la Directiva 2006/123/CE de servicios, el artículo 4 Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las AA.PP. y el art. 5 de la Ley 20/2013 de garantía de la unidad de mercado.

⁵ Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

prevé que *“en el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios”*.

En relación con el sector del transporte, y concretamente de las VTC, la CNMC se ha pronunciado en diversas ocasiones⁶ respecto a la necesidad de desarrollar una regulación que no restrinja la competencia de forma innecesaria o desproporcionada. Y ello porque no ajustarse a estos parámetros conlleva perjuicios económicos que, en última instancia, redundan en una importante pérdida de bienestar por parte de los ciudadanos.

El PRD mantiene una medida de control sobre el cumplimiento de las limitaciones del artículo 182 del ROTT configurado como una obligación de comunicación de datos con carácter previo a cada servicio.

En líneas generales, el PRD lleva a resultados similares a los del artículo 2 del Real Decreto 1076/2017. Respecto a este último, el PRD ya no exige la comunicación de los datos de los usuarios personas físicas, pero mantiene la obligación para las personas jurídicas. Por otra parte, añade alguna exigencia adicional, relativa a los datos de los intermediarios del servicio.

El órgano proponente del PRD alega⁷ que los datos cuya comunicación será obligatoria se dirigen a controlar el cumplimiento de las obligaciones legales de las empresas de VTC, tales como que los servicios se presten habitualmente dentro de la Comunidad Autónoma en la que esté domiciliada la autorización, la

⁶ Sirvan de ejemplo las iniciativas citadas en los antecedentes de este Informe.

⁷ En la MAIN y en el preámbulo del PRD, se afirma que los datos que, conforme al nuevo real decreto, deberán comunicar electrónicamente los titulares de las autorizaciones son necesarios para controlar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 182 del ROTT. Concretamente, se trata de datos necesarios para constatar el cumplimiento de las exigencias de precontratación de los servicios y de que se presten habitualmente en el territorio de la Comunidad Autónoma en que esté domiciliada la autorización. Asimismo, se requieren datos de los intermediarios para constatar que están debidamente autorizados para ello, dado que la intermediación en la contratación de servicios de transporte público constituye infracción administrativa muy grave (art 140.16 de la LOTT).

Sin embargo, teniendo en cuenta el razonamiento de la Sentencia, y la existencia de alternativas como las propuestas por parte de la CNMC, resulta especialmente llamativo que la memoria abreviada señale que no se han contemplado alternativas a la obligación propuesta. También resulta cuestionable que en la memoria se afirme que el PRD no tiene efectos significativos en la competencia, teniendo en cuenta los pronunciamientos previos de la CNMC sobre dicho fundamento.

precontratación de los servicios con la antelación exigida por la normativa aplicable o que se contrate con intermediarios debidamente autorizados.

Esta CNMC considera que una solución como la que plantea el PRD, en la que las exigencias de información se mantienen para las personas jurídicas, además de ampliarse para los operadores intermediarios, no corrige la problemática que en su momento fue puesta de manifiesto por esta Comisión, por los siguientes motivos:

En su citada Sentencia de 10 de marzo de 2020, el Tribunal Supremo analiza el artículo 2 del RD 1076/2017 desde una doble perspectiva: su adecuación a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado y su compatibilidad con la normativa de protección de datos. El TS considera que la obligación de comunicar datos de cada uno de los servicios a un registro nacional constituye un requisito o trámite administrativo necesario para poder desarrollar la actividad por lo que aplican los principios de necesidad y proporcionalidad (artículo 5 LGUM)⁸.

El Tribunal considera que la norma satisface el requisito de necesidad al perseguir una finalidad lícita: facilitar el control efectivo de la limitación territorial de la prestación del servicio VTC recogida en el artículo 182.5 del Reglamento de transportes terrestres, que se trata de un mecanismo de control de una limitación previamente establecida y considerada procedente. Sin embargo, a la hora de analizar la proporcionalidad, el TS señala que *“dicha comunicación, tal y como está diseñada, debe considerarse desproporcionada, pues los datos cuya remisión se exigen van más allá de lo necesario para conseguir la finalidad pretendida, existiendo otras medidas menos restrictivas o distorsionadoras y con una menor incidencia en la esfera de los usuarios afectados”*.

A continuación, añade el TS: *“[...] Es más, junto con este mecanismo de control interno, nuestro ordenamiento ya establecía otras herramientas de control externo que permiten la identificación de los vehículos que prestan sus servicios fuera de su territorio, lo que unido a los mecanismos de inspección correspondientes permite ejercer un control, sin incidir en la esfera de protección de los datos personales de los usuarios. A tal efecto, debe recordarse que el artículo 182 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, prevé en su apartado cuarto que “[...], aquellas*

⁸ Véase el Fundamento de Derecho Séptimo de la Sentencia del TS.

comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor podrán exigir que los vehículos amparados en autorizaciones de esta clase se identifiquen externamente mediante algún distintivo". Y en su apartado quinto establecía que "Cuando los vehículos se encuentren prestando servicios en territorio distinto al de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización en la que se amparan, éstos deberán llevar a bordo la correspondiente autorización en el salpicadero, en lugar visible desde el exterior, salvo que se encuentren identificados por uno de los distintivos a que hace referencia el segundo párrafo del artículo 182.4".

A este respecto, la propia STS ya confirma el salto cualitativo de la regulación analizada cuando señala que: *"desde la perspectiva del juicio de proporcionalidad de esta medida, no se aprecia que tenga la misma incidencia que celebrar un contrato de transporte previo, que permanece en la esfera de cada empresa contratante y por un tiempo limitado y que solo se exhibirá cuando sea requerida por los servicios de inspección [...], que crear una base de datos digital a nivel nacional que contenga la información de todas las empresas que realicen esta actividad en la que se incorpora la identificación de los usuarios y los datos de utilización que cada persona hace de este servicio".*

Pues bien, desde la óptica del principio de proporcionalidad, como señala el propio Tribunal, existen alternativas menos gravosas que conseguirían el fin perseguido (control de las obligaciones del art. 182 ROTT⁹). No hay que perder de vista que estos operadores ya están sometidos a otras medidas de control que se superponen a las propuestas: ya tienen la obligación de estar identificados y llevar en todo momento la documentación de los servicios que prestan, circunstancia que menciona la propia STS.

Cabe recordar la alternativa propuesta por la CNMC en el recurso ante el Tribunal Supremo, consistente en que los operadores mantengan en su poder la información y ésta les sea entregada a la Administración cuando ésta lo solicite, y no antes de cada servicio, lo que supone una carga administrativa especialmente gravosa.

Otra alternativa podría ser la comunicación electrónica *ex post* y potencialmente agregada de los datos necesarios para comprobar que efectivamente ha existido un contrato previo entre las dos partes, relativo a un

⁹ Cabe recordar que la CNMC ha cuestionado las limitaciones impuestas a los titulares de autorizaciones VTC por no encontrar amparo en una razón imperiosa de interés general. En igual sentido, sobre las restricciones geográficas aplicables al sector de taxi (véase, por ejemplo, [PRO/CNMC/003/18](#), sobre el Real Decreto-Ley 13/2018, que modifica la LOTT en materia de arrendamiento de vehículos con conductor).

servicio determinado, que sirva para acreditar el cumplimiento del art. 182 ROTT.

Por otra parte, debe advertirse de que el mecanismo previsto de control implica una carga importante para los operadores a los que va dirigida y que, sin perjuicio de que se elimine de dicha comunicación aquellos datos de carácter personal de los usuarios, su remisión a un registro nacional no impide crear patrones de comportamiento que desincentiven el uso de este tipo de servicios de transporte. Dicha problemática puede incluso agravarse en el caso de personas jurídicas unipersonales en los que la denominación social coincida con la denominación de la persona física titular de la misma.

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que, aun partiendo de la existencia de regímenes regulatorios distintos para los operadores de VTC y taxi, y que, según ha señalado el TS en su sentencia de 4 de abril de 2018, justifican suficientemente posibles diferencias en las obligaciones de una y otra clase de operadores, es conveniente recordar que el sector del taxi está también sujeto a obligaciones y restricciones de circulación, pese a lo cual no existe una exigencia similar a la que se introduce en el presente PRD sobre los taxis. El control sobre este último colectivo se realiza, normalmente, mediante la aplicación de los mecanismos que el TS ha identificado en su sentencia como menos restrictivos, como el uso de identificativos externos o el control a posteriori.

Finalmente, debe criticarse la medida proyectada también desde la óptica del principio de necesidad. Dado que ahora – respecto al régimen anulado por la STS de 20 de marzo de 2020 – solo se recaban datos de usuarios personas jurídicas, es posible que la medida tenga una efectividad limitada para el objeto para el que está diseñada. Puesto que, del universo de posibles usuarios, solo una muestra será objeto de control. Sería recomendable que esta circunstancia fuera valorada – y, en su caso, refutada mediante el correspondiente análisis de datos – en la MAIN.

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El presente informe analiza el PRD sobre la base de la promoción de la competencia y los principios de buena regulación económica.

La CNMC considera que el diseño del mecanismo de control regulado en el PRD es similar al declarado nulo por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 10 de marzo de 2020 y no satisface el requisito de proporcionalidad, toda vez

que existen alternativas menos gravosas para conseguir el fin perseguido, como las identificadas por el propio Tribunal en la citada Sentencia.

Por ello, se recomienda que se sustituya el sistema de medidas de control proyectado por el que, dentro de los que pueden permitir alcanzar la finalidad pretendida, resulte menos distorsionador sobre la competencia. Ello redundará en un mejor resultado del mercado para los consumidores y usuarios.

Voto particular que formula el Consejero D. Mariano Bacigalupo Saggese, al que se adhieren los consejeros Bernardo Lorenzo Almendros y Xabier Ormaetxea Garai, en relación con el Acuerdo del Pleno del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, de 18 de diciembre de 2020, por el que se emite Informe sobre el proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

1. Antecedentes, objeto y conclusiones del Informe del que se discrepa

En el año 2017, el entonces Ministerio de Fomento aprobó el Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Este Real Decreto perseguía un doble objetivo: por un lado, evitar que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) fueran solicitadas con el único y exclusivo objeto de comerciar con ellas y no de explotarlas atendiendo una demanda de transporte; por otro lado, verificar que los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor fueran utilizados habitualmente para atender necesidades relacionadas con el territorio de la Comunidad Autónoma en que se encontrara domiciliada la autorización.

Concretamente, el referido Real Decreto regulaba dos medidas aplicables a los operadores de VTC: en su artículo 1, la prohibición de transmitir las autorizaciones durante dos años, y en su artículo 2, la obligación de comunicación a la Administración de información sobre ciertos datos de forma previa al inicio del servicio, para su integración en un registro nacional.

Pues bien, tras efectuar un requerimiento previo, la CNMC, en aplicación del artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la CNMC, presentó el 11 de mayo de 2018 un recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Supremo contra las dos medidas (prohibición de comercialización de licencias y obligación de comunicación previa de cada servicio) incluidas en el Real Decreto 1076/2017.

El Tribunal Supremo, en su Sentencia de 10 de marzo de 2020 (STS 349/2020), ha estimado el recurso presentado, declarando nulos los artículos 1 y 2 del Real Decreto 1076/2017. La sentencia cuenta con un voto particular discrepante suscrito por tres de los siete magistrados de la Sección 3ª de la

Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, que consideran que el recurso interpuesto por la CNMC debió ser desestimado.

Por lo que se refiere al primero de ellos, la Sala concluye en su sentencia (FD 6º) que *“ese propósito declarado de evitar que las autorizaciones VTC sean solicitadas con el único y exclusivo objeto de comerciar con ellas y no de explotarlas atendiendo una demanda de transporte, no puede ser considerado como razón imperiosa de interés general a los efectos previstos en el artículo 5.1 LGUM”*.

En cuanto al segundo de los artículos impugnados, la sentencia señala en su FD 7º:

- (i) *“(E)l establecimiento por la autoridad administrativa de mecanismos que permitan ejercer un control efectivo sobre la correcta utilización de las licencias concedidas, en particular, el respeto de los límites territoriales en que se desarrolla la prestación del servicio por cada uno de los vehículos autorizados, aparece como necesaria”*.
- (ii) *“(L)a comunicación por vía telemática de los datos de cada servicio, incluyendo el punto de origen y de destino, permitirá ejercer un control sobre los desplazamientos y el radio de acción de los vehículos y, desde esa perspectiva, la comunicación impuesta sirve al fin que se persigue”*.
- (iii) *“(L)a información que la empresa titular está obligada a remitir a la Administración no solo comprende el itinerario contratado sino también los datos del usuario (nombre y número del documento nacional de identidad o código de identificación fiscal del arrendatario), creándose con ellos un registro nacional. Se establece así una obligación de comunicación de datos personales de los usuarios del servicio que carece de justificación en relación con la finalidad perseguida, pues dicha información resulta irrelevante para controlar los desplazamientos del vehículo (...)”*.
- (iv) *“La nueva obligación añadida (...), en la medida en que incluye los datos personales de los usuarios, información que resulta irrelevante para el fin que se persigue, se considera desproporcionada y contraria a derecho”*.

Como consecuencia del fallo del TS por el que estima el recurso de la CNMC y se declaran nulos los artículos 1 y 2 del Real Decreto 1076/2017, el Ministerio

de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha elaborado un nuevo proyecto de Real Decreto sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (en adelante, PRD), que ha sido remitido a la CNMC para su consideración, constituyendo el objeto del Informe aprobado por la mayoría de su Consejo y del que se discrepa en este voto.

El artículo 1 del PRD se refiere a las medidas de control de la prestación de los servicios de transporte mediante arrendamiento de vehículos con conductor en lo referente a los datos que los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar a la Administración antes de cada servicio concreto. Las principales novedades son: (i) se exige el nombre y número de identificación fiscal del arrendatario, pero solo cuando se trate de una persona jurídica; (ii) se exige el nombre y número de identificación fiscal del intermediario.

El Informe aprobado por la mayoría del Consejo de la CNMC concluye que *“el diseño del mecanismo de control regulado en el PRD es similar al declarado nulo por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 10 de marzo de 2020 y no satisface el requisito de proporcionalidad”*.

2. Discrepancia

Pues bien, en este voto se discrepa de la citada conclusión. El precepto reglamentario que se proyecta adoptar en sustitución del anulado por la sentencia del Tribunal Supremo elimina precisamente aquellos elementos del mismo que determinaron la anulación del artículo 2 del Real Decreto impugnado, a saber: la obligación de comunicar los datos personales de los usuarios del servicio.

Si bien es cierto que el precepto proyectado mantiene otros elementos igualmente objetados en su recurso por la CNMC (la obligación en sí de comunicar previamente los datos de cada servicio, incluyendo el punto de origen y de destino), procede señalar que la sentencia del Tribunal Supremo no ha cuestionado la legalidad de tal obligación, siempre que la comunicación no se extienda a los datos personales de los usuarios del servicio (que es el único extremo objetado por la sentencia).

En efecto, como ya ha sido indicado, la sentencia admite expresamente que *“la comunicación por vía telemática de los datos de cada servicio, incluyendo el punto de origen y de destino, permitirá ejercer un control sobre los desplazamientos y el radio de acción de los vehículos y, desde esa perspectiva, la comunicación impuesta sirve al fin que se persigue”* (énfasis añadido). Y únicamente objeta, en definitiva, que esta obligación, *“en la medida en que incluye los datos personales de los usuarios, información que resulta*

irrelevante para el fin que se persigue, se considera desproporcionada y contraria a derecho” (énfasis añadido).

Sin embargo, el Informe aprobado por la mayoría del Consejo de la CNMC, del que se discrepa en este voto, sigue insistiendo en que la obligación en sí de comunicar previamente los datos de cada servicio, aunque no se extienda a los datos personales de los usuarios, infringe el principio de proporcionalidad. Cabe reiterar una vez más que ese juicio no fue confirmado por el Tribunal Supremo en su sentencia. En consecuencia, considera quien suscribe el presente voto que no procede informar desfavorablemente la norma proyectada en atención a un vicio de legalidad que, pese a que fue alegado por la CNMC en su demanda (a su juicio, la obligación en sí de comunicar los datos de cada servicio vulnera el principio de proporcionalidad, independientemente de si comprende o no los datos personales de los usuarios), el Tribunal Supremo no apreció.

