



## COMENTARIOS AL DOCUMENTO “RECOMENDACIONES PARA LA REGULACIÓN DE LA ACTIVIDAD DEL VEHÍCULO COMPARTIDO DESDE UNA ÓPTICA DE COMPETENCIA”

20 de Diciembre de 2021

### INTRODUCCIÓN

Spin es la rama de movilidad urbana compartida de Ford Motor Company. Es una de las empresas de vehículos compartidos con mayor presencia a nivel internacional y cuenta con operaciones en más de cien ciudades en Estados Unidos y Europa. La firma opera en España desde 2020 y actualmente ofrece sus servicios en Madrid, Tarragona y Alcobendas, ciudades en las que, además de desplegar sus vehículos, está generando información a través de la elaboración estudios sobre el terreno, pruebas piloto y encuentros con autoridades que tienen como objetivo ofrecer al legislador herramientas para facilitar la redacción legislativa y elevar los estándares de calidad, seguridad y sostenibilidad.

La movilidad urbana compartida se ha organizado en España durante los últimos años a través de la política de hechos consumados en lugar de la planificación ordenada. La ausencia de una acción coordinada entre la esfera pública y privada ha provocado que la movilidad urbana no haya podido resolver los problemas existentes en relación con la contaminación ambiental, la gestión del uso del espacio público y la seguridad de los usuarios en vías y aceras, incluso llegando a profundizar estas externalidades negativas.

Este escenario podría ser comprensible hace unos años, durante la llegada e implantación de unos sistemas tan disruptivos en la ciudad como los de las flotas de vehículos compartidos. Hoy en día, después de años de conocimiento práctico y de innovaciones tecnológicas, es necesario realizar un esfuerzo desde todos los frentes para llevarlas al mínimo y fomentar las principales ventajas de la nueva movilidad urbana: sostenibilidad, ganancia de espacio al vehículo privado, seguridad, flexibilidad, capacidad de integración con el sistema público de transportes, etc.

Este esfuerzo necesario está siendo desarrollado tanto en la esfera privada como en la pública. La Estrategia de Movilidad publicada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, así como la próxima tramitación de la Ley de Movilidad Sostenible, han dejado patente que los ejes vertebradores de la nueva movilidad serán la **tecnología**, la **descarbonización del transporte** y la **seguridad**.

Por lo tanto, la libre competencia en el mercado deberá acompañarse de tres valores fundamentales: innovación tecnológica, para solucionar los retos de la movilidad urbana y aportar seguridad a vehículos y usuarios del espacio público y de servicios de micromovilidad; sostenibilidad, otorgando valor a las operaciones neutras en carbono y que utilicen fuentes de energía renovables; y diálogo institucional con los ayuntamientos y demás entes competentes para la puesta en marcha del servicio en las ciudades. En conclusión, **la competencia debe conjugarse con la garantía de acceso por parte del usuario a un servicio que cumple con los máximos estándares de calidad y de seguridad**.



Teniendo lo anterior en cuenta, Spin desea realizar los siguientes comentarios sobre el documento de trabajo desarrollado por la ACCO.

## COMENTARIOS

### **Sobre promover la colaboración público-privada en el uso de la tecnología y los datos para una mejor gestión del espacio público:**

Tanto la Ley 7/2021, de Cambio climático y transición energética, como los compromisos internacionales que ha adquirido España, estipulan que la sostenibilidad es el eje vertebrador del desarrollo de la normativa sobre movilidad. A pesar de esto, la definición de “operador eficiente” que se da en el documento elaborado por la ACCO tiene en cuenta únicamente la maximización del tiempo en que los vehículos están en uso.

Por tanto, la definición de “operador eficiente” precisa de una concepción más amplia que considere, además del tiempo que se utiliza, otros aspectos como la seguridad de los vehículos o la sostenibilidad en la cadena de suministros y en las operaciones logísticas asociadas al servicio. De lo contrario, los actores más eficientes no serán necesariamente los que presten mejores servicios o cuya gestión respete los principios rectores de la movilidad sostenible.

### **Sobre valorar alternativas a la limitación de operadores y/o licencias en base a un buen análisis de la necesidad y proporcionalidad. Posibilidad de establecer sandboxes regulatorios:**

Con el objetivo de promover la competencia en el mercado sin que ésta afecte a la calidad de los servicios prestados, resulta esencial que antes de otorgar permiso a una empresa para que preste sus servicios en una ciudad, la Administración competente constate su sostenibilidad operativa, medioambiental y financiera, en base a unos criterios que, entre otros, valoren la solvencia económica de la empresa, su periodo de actividad y su profesionalidad en otras áreas de negocio, así como sus prácticas en otros municipios, con el objetivo de velar por que el servicio prestado sea el mejor para la ciudad y el ciudadano.

En relación al establecimiento de sandboxes regulatorios o pruebas piloto, es importante que estos obedezcan a criterios de transparencia en relación a la participación de más de un operador. La modalidad de piloto o sandbox acarrea desventajas de índole económica a los operadores privados dada la dimensión reducida de la flota que suele plantearse en el inicio del piloto por lo que es fundamental no limitar estas pruebas excesivamente en el tiempo (incluir duración mínima de un año) y que puedan ser flexibilizados los criterios en relación a la limitación de la flota iniciales para adecuar el servicio a la demanda que se vaya generando en el período. Estas condiciones deben ser recogidas en los pliegos correspondientes al piloto para cada modalidad de vehículo compartido.

### **Sobre maximizar la concurrencia en las situaciones de limitación de operadores:**

La maximización de la concurrencia es importante. No obstante, ésta debería darse sin menoscabar la calidad del servicio de movilidad prestado a los ciudadanos, partiendo de la base de que la excesiva competitividad en precios no redundaría necesariamente en beneficio del usuario porque en ocasiones empeora la calidad del servicio prestado y, por ende, no crea la demanda social deseada para adoptar mayoritariamente los nuevos modelos de movilidad compartida. Por tanto, la competencia debe conjugarse con la garantía de acceso por parte del usuario a un servicio que cumpla con los máximos estándares de calidad y de seguridad.



### **Sobre respetar el principio de neutralidad competitiva cuando la Administración decida participar en el mercado mediante una iniciativa económica:**

La colaboración público-privada se transforma en esencial para hacer efectivo el principio de multimodalidad, especialmente en zonas escasamente pobladas donde los operadores económicos privados pueden ver su rentabilidad reducida. En este sentido, la Administración puede ser un actor esencial para ayudar a financiar servicios privados de interés público.

Situación similar se puede dar en aquellos municipios donde no existe una separación geográfica significativa y la regulación sobre micromovilidad urbana no es homogénea. Esta situación puede generar problemas y dudas tanto en los usuarios como los operadores y generar barreras de acceso al mercado y dañando la libre competencia.

### **Sobre limitar los requisitos para el ejercicio de la actividad a aquellos vinculados a la seguridad y el uso del espacio público:**

El seguro de responsabilidad civil merece una mención especial, ya que algunos Ayuntamientos lo requieren como criterio de solvencia económica y financiera en los procedimientos para el otorgamiento de autorizaciones y concesiones. Los diferentes Tribunales de Defensa de la Competencia han considerado que, en los casos de que la ordenanza municipal ya establezca una obligación de seguro para esta tipología de vehículos, la exigencia de esta clase de requisitos no se encuentra suficientemente justificada.

Así pues, en los casos en los que la ordenanza municipal ya prevea una obligación de seguro de la responsabilidad civil, exigirlo nuevamente en los criterios de solvencia económica y financiera supone la existencia de un doble seguro. Se debe reforzar el cuestionamiento del planteamiento sobre "la necesidad de disponer de un seguro adicional" cuando el riesgo a cubrir es el mismo que para los vehículos privados de la misma tipología.

### **Sobre regular desde una perspectiva de transporte intermodal que contemple todas las modalidades de transporte compartido, la integración con el transporte público y la cooperación interadministrativa:**

Sin comentarios respecto al desarrollo del texto. Nos gustaría destacar desde una óptica de competencia, que no concurre motivo razonable que justifique que en algunos casos se permita el desarrollo de algunas de las modalidades más comunes, como es el caso del bikesharing y el motosharing, y en cambio se impida el desarrollo de otras actividades de características prácticamente idénticas, como es el caso de **los patinetes eléctricos compartidos**, los cuales se encuentran sometidos a prácticamente las mismas normas de uso y circulación que las bicicletas.