

ANÁLISIS DEL IMPACTO ECONÓMICO DE LA ELIMINACIÓN DE LOS SERVICIOS URBANOS VTC EN ESPAÑA.

El coste de la no regulación

I. Resumen ejecutivo.

II. Introducción.

III. El coste de la no regulación.

A) Cuadro de impacto económico

B) Coste en indemnizaciones.

C) Coste en inversiones perdidas.

IV. Desglose autonómico.

1) Madrid

2) Andalucía

3) Cataluña

4) Valencia

I. Resumen ejecutivo.

- 1. Real Decreto-Ley 13/2018:** Después de las protestas del taxi de julio de 2018, el Gobierno aprobó el Real Decreto Ley 13/2018, que prohibía a las licencias VTC realizar trayectos urbanos más allá de octubre de 2022, condenando al sector a su desaparición transcurrido un periodo transitorio de cuatro años. El mismo Decreto transfería la competencia para regular las VTC a las comunidades autónomas, que serán quienes tengan que definir si las VTC pueden continuar ofreciendo trayectos urbanos.
- 2. Regulación autonómica:** Dado que el Estado ha confirmado que la competencia para regular la actividad de las VTCs recae en las comunidades autónomas, es urgente que éstas afronten dicha responsabilidad para garantizar la supervivencia del servicio más allá de octubre de 2022 y evitar una masiva destrucción de empleo en las principales ciudades españolas. En total, el empleo que el sector de las VTC podría generar en los próximos años, con una regulación que les permita seguir ofreciendo trayectos urbanos en toda España, se estima en **61.700** puestos de trabajo, **entre 41.200 empleos directos y 20.500 indirectos.**
- 3. El coste de la no regulación:** No regular las VTC más allá de octubre de 2022 presenta una elevada factura, no sólo en términos de empleo destruido, sino también de recaudación perdida, así como de inversiones que no se realizarán. El total de la factura podría alcanzar los **2.500 millones** de euros.
- 4. Responsabilidad patrimonial de la administración:** A ese coste hay que sumar el importe que en su momento se determine para hacer frente a las reclamaciones patrimoniales en algunas comunidades autónomas, como Cataluña, por haber modificado los requisitos operativos durante el periodo establecido como compensatorio por el RDL 13-2018 y que podría alcanzar los **1.377 millones** de euros.
- 5. Pérdida para los consumidores:** La desaparición del servicio afectará a los más de **8 millones de usuarios** del sector de las VTC en España. Algo que redundará en un incremento de los precios, en mayores tiempos de espera y en un aumento de los desplazamientos en vehículo privado.
- 6. Sostenibilidad:** En términos de sostenibilidad, las VTC ofrecen economías de escala, así como capacidad inversora para contribuir a acelerar la transición al vehículo eléctrico. En este sentido, la electrificación de la flota de VTC, prevista para los próximos cinco años, supondría una inversión superior a los **800 millones** de euros por la adquisición de nuevos vehículos e infraestructuras de carga. Sin embargo, la ausencia de regulación y la falta de seguridad en que la actividad pueda continuar en el corto plazo, pone en riesgo dichas inversiones. Asimismo, la reducción de alternativas de movilidad para los ciudadanos implicaría un incremento de uso del coche privado, provocando un aumento de la contaminación y la congestión en zonas urbanas.
- 7. Por todo ello, acometer la regulación de las VTC resulta urgente e inaplazable.**



II. Introducción.

El 28 de septiembre de 2018 el Gobierno aprobó el Real Decreto Ley 13/2018, por el cual se transfería la regulación de la actividad de los vehículos de alquiler con conductor (VTC) a las comunidades autónomas.

Con ello, el Gobierno cedía a las exigencias de las organizaciones del taxi, que durante aquel mes de julio habían mantenido bloqueadas las principales vías de Madrid y Barcelona durante dos semanas, trasladando de esta forma la presión a las comunidades autónomas y poniendo fecha de caducidad a todo un sector de la economía.

Lejos de calmar el conflicto del taxi, la aprobación del RDL tuvo una consecuencia perfectamente previsible² en la reproducción, unos meses más tarde, de protestas aún más violentas, esta vez dirigidas a los gobiernos autonómicos.

Algunas comunidades autónomas cedieron el chantaje³, aprobando regulaciones claramente dirigidas a expulsar del mercado a un competidor para acallar la protesta (como se puede observar en la nota 2). Regulaciones contraproducentes para los ciudadanos y la sociedad en general, como el tiempo mínimo de precontratación de los servicios, [una norma que no existe en ningún otro lugar de Europa](#).

Estas restricciones han generado unas [reclamaciones patrimoniales de más de 1.377 millones de euros](#)⁴ que los tribunales tendrán que dilucidar. No en vano, dicha regulación supone una modificación muy significativa de las condiciones de explotación, afectando dramáticamente a la rentabilidad de las autorizaciones durante el período a compensar. Sólo en Cataluña, la entrada en vigor del DL 4/2019 de la Generalitat de Cataluña desencadenó el mayor despido colectivo de la historia de Cataluña⁵.

Otras comunidades, han rechazado la imposición de este tipo de restricciones⁶, no sólo por resultar perjudiciales para los consumidores, como en repetidas ocasiones han apuntado tanto la CNMC, como las autoridades de competencia autonómicas⁷, sino porque además, las mismas **generan serias dudas en cuanto a su constitucionalidad^{8 9}. Un ejemplo claro en este sentido sería el País Vasco, donde su Tribunal Superior de Justicia¹⁰ ha anulado el tiempo de espera mínimo, rechazando la imposición de este tipo de restricciones.**

Sin embargo, el sector de las VTC sigue enfrentando la amenaza de su desaparición en España, fruto de las consecuencias del Real Decreto Ley 13/2018. Así, a menos que las comunidades autónomas regulen la actividad de los vehículos de alquiler con conductor, éstos dejarán de poder ofrecer servicios urbanos¹¹ una vez transcurridos los cuatro años contemplados en la disposición transitoria del mencionado Real Decreto Ley, para lo que **sólo queda un año.**

Este precipicio regulatorio no sólo pone en riesgo miles de empleos y un servicio que utilizan a diario millones de españoles y turistas, sino que además amenaza la viabilidad de las empresas transportistas en el corto plazo. Es por ello que acometer la regulación de la actividad, dando seguridad jurídica a los operadores, resulta inaplazable para el sector de las VTC.

Este informe pretende contribuir a este debate, presentando una proyección del impacto que generaría en España la no regulación de las VTC y la desaparición de sus servicios de transporte urbano.

III.- El coste de la no regulación.

En el caso de que las comunidades autónomas no regularan las licencias VTC, estas dejarían de poder seguir prestando servicios urbanos, lo que conllevaría la quiebra y desaparición de la mayoría del tejido productivo, traduciéndose en:

- 1. Pérdida de empleo:** El coste más evidente es la pérdida de empleo. En el caso de no poder seguir prestando el actual servicio, miles de trabajadores perderían sus empleos, lo que a su vez generaría un impacto en las cuentas públicas, tanto por la pérdida de cotizaciones sociales como por las correspondientes prestaciones por desempleo.
- 2. Destrucción de actividad económica:** La desaparición de la actividad aboca al cierre a las empresas. Por lo que a la desaparición de la masa salarial, hay que añadir el impacto recaudatorio fiscal y el perjuicio a los millones de clientes de la VTC en España.
- 3. Coste de oportunidad:** No regular las VTC incurre también en un coste de oportunidad, sobre todo en lo que se refiere al potencial de inversión y de creación de empleo. Además, las VTC pueden ser un actor determinante en la electrificación de la movilidad urbana, aportando economías de escala que favorezcan una transición más rápida.
- 4. Costes adicionales:** A todos estos costes, hay que añadir otros que ya se han generado. Ahí se incluyen las indemnizaciones que finalmente determinen los tribunales por la modificación de los requisitos operativos durante la vigencia del periodo compensatorio, así como los gastos en procedimientos judiciales.



A) CUADRO DE IMPACTO ECONÓMICO

CATEGORÍA	ACTUAL (autorizaciones operativas)	ESTIMACIÓN DEL POTENCIAL DEL SECTOR VTC
Empleo (directo)	14.740	41.168
Empleo (indirecto)	7.370	20.586
Salarios	371.448.000 €	1.037.433.600 €
Cotizaciones SS	122.577.840 €	342.353.088 €
Prestaciones por desempleo	206.816.940 €	577.628.208 €
IVA	66.000.000 €	123.504.000 €
Impuestos hidrocarburos	26.417.368 €	49.434.101 €
Seguros	19.800.00 €	37.051.200 €
Otros gastos: (leasing, combustible, mantenimiento, teléfono, GPS, peajes, etc.)	175.756.000 €	402.623.040 €
TOTAL	989.016.148 €	2.570.027.237 €

En este cuadro sobre el impacto económico de la no regulación de las VTC en España se puede comparar el impacto inmediato (calculado sobre las licencias activas en el mercado a día de hoy), con el coste potencial de la no regulación en el caso de que el sector pudiera desarrollarse plenamente en España, eliminando las actuales restricciones aprobadas en algunas comunidades autónomas, para limitar o directamente impedir la operativa de las VTC.

B) COSTE EN INDEMNIZACIONES

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	RANGO MÍNIMO	RANGO MÁXIMO
Cataluña	579.942.543 €	888.093.472 €
Valencia	108.600.412 €	166.304.853 €
Islas Baleares	91.649.206 €	140.346.769 €
País Vasco	49.872.232 €	76.371.709 €
Galicia	31.751.815 €	48.623.058 €
Aragón	25.722.533 €	48.623.058 €
Murcia	12.020.799 €	18.408.019 €
TOTAL	899.559.640 €	1.377.583.265 €

El cuadro muestra el coste potencial de las indemnizaciones¹² en las comunidades autónomas que han introducido restricciones operativas durante el periodo transitorio del Real Decreto Ley 13/2018.

C) COSTE EN INVERSIONES PERDIDAS

Además de los costes arriba mencionados, la no regulación de las VTC tiene un impacto directo en uno de los principales retos del transporte urbano: ofrecer una movilidad más sostenible.

Tanto la estrategia de España 2050 como la estrategia de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes, señalan que el transporte urbano sostenible es un motor en el que España debe y puede invertir para fomentar la transición hacia una economía más verde.

El sector de las VTC, además de poner a disposición de la sociedad un parque automovilístico mucho más moderno y eficiente que la media nacional, está llamado a acelerar la transición hacia una movilidad eléctrica del transporte urbano. El uso intensivo que se realiza de los vehículos, así como las economías de escala de las empresas de VTC permitiría acelerar la adopción de la movilidad eléctrica, contribuyendo a la reducción de emisiones contaminantes, ya que los vehículos eléctricos de transporte compartido como las VTC, **contribuyen a reducir 3 veces más la contaminación que los de uso privado**¹³.

No acometer la regulación de las VTC para que puedan seguir prestando servicio más allá de octubre de 2021, pone en riesgo inversiones millonarias en adquisición de flotas, así como en el desarrollo de infraestructuras de carga que, según cálculos de la industria podrían superar los **800 millones** de euros en los próximos 5 años.

IV. DESGLOSE AUTONÓMICO

Pese a que este problema lo ha generado el Estado, lo cierto es que, a día de hoy, son las comunidades autónomas las que tienen que regular a las VTC. Por eso, y porque la presencia de las mismas es más intensa en algunos territorios, conviene realizar un análisis individualizado del coste de la no regulación.

1) MADRID

Madrid es la CCAA que aglutina un mayor número de autorizaciones con un total de 7.908, el 45% del total, de las cuales se estima que a día de hoy 7.000 están operativas. Su pegatina roja con la bandera de la Comunidad y sus placas azules las han convertido en un elemento más del paisaje urbano madrileño, reconocible ya tanto para los locales, como para los turistas nacionales e internacionales, que utilizan estos servicios para desplazarse por la ciudad.

El sector de las VTC emplea actualmente a 13.650 personas (empleo directo e indirecto).

Los madrileños están a favor de que se regulen las VTC para que puedan seguir trabajando más allá del período compensatorio. De hecho, como recoge una encuesta realizada por Metroscopia el pasado 30 de abril, esta es la opinión del 86% de los ciudadanos. En la misma encuesta, un 62% de los encuestados afirma ser contrario a la imposición de restricciones como el tiempo mínimo de precontratación.

Madrid ha llegado a abrir formalmente el proceso para regular las VTC, procedimiento suspendido a raíz de la convocatoria anticipada de elecciones autonómicas el pasado 4 de mayo y que a fecha de hoy no se ha retomado¹⁴.



CATEGORÍA	ACTUAL (autorizaciones operativas)	ESTIMACIÓN DEL POTENCIAL DEL SECTOR VTC
Empleo (directo)	9.100	16.664
Empleo (indirecto)	4.500	8.332
Salarios	229.320.000 €	419.932.800 €
Cotizaciones SS	75.675.600 €	138.577.824 €
Prestaciones por desempleo	127.682.100 €	233.812.584 €
IVA	42.000.000 €	49.992.000 €
Impuestos hidrocarburos	16.417.368 €	20.009.955 €
Seguros	12.600.000 €	14.997.600 €
Otros gastos: (leasing, combustible, mantenimiento, teléfono, GPS, peajes, etc.)	110.460.000 €	162.973.920 €
TOTAL	614.548.752 €	1.040.296.683 €



2) ANDALUCÍA

La comunidad autónoma de Andalucía ha superado a Cataluña, posicionándose como la segunda comunidad autónoma por número de autorizaciones. Según el último registro disponible en el Ministerio de Transportes, a día de hoy hay 3.196 autorizaciones de VTC en Andalucía, lo que supone el 18,5% del total nacional. Se estima que a día de hoy hay 2000 autorizaciones operativas en Andalucía.

La implantación del sector en las principales ciudades andaluzas, así como en la Costa del Sol, convierten a las VTC en un actor relevante en la movilidad con un enorme potencial de creación de empleo, que podría llegar hasta los casi 8.500 empleos. [El servicio cuenta con una amplia demanda tanto por parte de los residentes, como de los millones de turistas que visitan la comunidad andaluza.](#)

Andalucía inició el proceso de regulación de las VTC a través de un documento de propuestas. Tras un intenso periodo de diálogo con todos los actores, la Junta de Andalucía anunció que flexibilizaría los requisitos operativos del Taxi, para hacerlos más competitivos, lo que sucedió el pasado 12 de febrero de 2021 con la aprobación por el Consejo de Gobierno del Decreto 84/2021 que facilita que los taxis puedan ofrecer precios cerrados y descuentos en la tarifa a los usuarios¹⁵. En relación a las VTC, la Junta de Andalucía ha solicitado una regulación homogénea a nivel nacional, que ofrezca seguridad jurídica al sector y que tenga coherencia territorial, algo a lo que el Ministerio de Transportes se ha negado repetidamente, dejando la responsabilidad en su tejado.

El coste de oportunidad de no regular las VTC podría superar los [372 millones](#) de euros anuales en Andalucía.

CATEGORÍA	ACTUAL (autorizaciones operativas)	ESTIMACIÓN DEL POTENCIAL DEL SECTOR VTC
Empleo (directo)	2.600	6.834
Empleo (indirecto)	1.000	1.708
Salarios	60.480.000 €	143.514.000 €
Cotizaciones SS	19.958.400 €	47.359.620 €
Prestaciones por desempleo	33.674.400 €	79.906.545 €
IVA	12.000.000 €	20.502.000 €
Impuestos hidrocarburos	4.803.157 €	8.206.195 €
Seguros	3.600.000 €	6.150.600 €
Otros gastos: (leasing, combustible, mantenimiento, teléfono, GPS, peajes, etc.)	31.560.000 €	66.836.520 €
TOTAL	166.075.957 €	372.475.480 €



3) CATALUÑA

Cataluña se ha visto superada por Andalucía, quedando relegada a la tercera posición con un total de 2.814 autorizaciones, lo que representa el 16% del total nacional, de las cuales, se estima que están operativas únicamente 1.600. Esa disminución se explica por las crecientes trabas a la operativa, especialmente tras la aprobación del Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de la Generalitat de Cataluña, que supuso la desaparición de una gran parte de la actividad del sector, generando una dramática oleada de despidos y convirtiéndose en el mayor despido colectivo de la historia de Cataluña, con más de 3.000 trabajadores afectados.

Una regulación a espaldas del sentir mayoritario de los ciudadanos catalanes, que en abril de 2019 desaprobaban masivamente (77%)¹⁶ la regulación impuesta por la Generalitat.

Dicha modificación de los requisitos operativos ha generado además, reclamaciones patrimoniales estimadas en hasta 888 millones de euros. El TSJ Catalán ha elevado la regulación al TJUE y ha mostrado sus dudas acerca de la conformidad de dicho Decreto Ley con el artículo 38 de la constitución (libertad de empresa), así como en relación al artículo 49 y el artículo 96 del Tratado Fundacional de la Unión Europea (libertad de establecimiento y ayuda de Estado).

Sin embargo, el potencial del sector en Cataluña es inmenso, por lo que el coste de oportunidad de no regular las VTC podría superar los 432 millones de euros, pudiendo llegar a generar más de 10.000 empleos.

CATEGORÍA	ACTUAL (autorizaciones operativas)	ESTIMACIÓN DEL POTENCIAL DEL SECTOR VTC
Empleo (directo)	2.560	6.924
Empleo (indirecto)	1.280	3.462
Salarios	64.512.000 €	174.484.800 €
Cotizaciones SS	21.288.960 €	57.579.984 €
Prestaciones por desempleo	35.919.360 €	97.150.644 €
IVA	9.600.000 €	20.772.000 €
Impuestos hidrocarburos	3.842.526 €	8.314.266 €
Seguros	2.880.000 €	6.231.600 €
Otros gastos: (leasing, combustible, mantenimiento, teléfono, GPS, peajes, etc.)	27.840.000 €	67.716.720 €
TOTAL	165.882.846 €	432.250.014€



4) VALENCIA

Con 858 autorizaciones, que representan el 5% del total nacional, Valencia es la cuarta comunidad autónoma por número de licencias VTC.

Siguiendo la estela de Cataluña, el Govern de la Generalitat Valenciana aprobó un Decreto Ley muy similar al catalán (DL 4/2019 del Consell de la Generalitat Valenciana), imponiendo un requisito de precontratación de 15 minutos. Al igual que en Cataluña, la entrada en vigor del Decreto Ley desencadenó una importante ola de despidos.

Esta regulación contrasta con la opinión mayoritaria de los valencianos, que ese mismo mes de marzo de 2019 se manifestaban abrumadoramente contrarios (81%) a que las autoridades regulasen a favor del taxi, limitando los servicios de VTC¹⁷.

Al igual que en Cataluña, esta modificación de los requisitos operativos ha generado reclamaciones millonarias que los tribunales tendrán que determinar y que podrían alcanzar los **166 millones** de euros. Una cifra a la que hay que sumar el coste de oportunidad que representa un sector que podría generar **casi 4.000 puestos de trabajo** y abonar salarios en la Comunidad Valenciana por valor de **más de 64 millones** de euros.

CATEGORÍA	ACTUAL (autorizaciones operativas)	ESTIMACIÓN DEL POTENCIAL DEL SECTOR VTC
Empleo (directo)	480	2.562
Empleo (indirecto)	240	1.281
Salarios	12.096.000 €	64.562.400 €
Cotizaciones SS	3.991.680 €	21.305.592 €
Prestaciones por desempleo	6.734.880 €	35.947.422 €
IVA	2.400.000 €	7.686.000 €
Impuestos hidrocarburos	960.631 €	3.076.422 €
Seguros	720.000 €	2.305.800 €
Otros gastos: (leasing, combustible, mantenimiento, teléfono, GPS, peajes, etc.)	6.096.000 €	25.056.360 €
TOTAL	32.999.191 €	159.939.996 €



NOTAS

1.-Informe pericial E&Y, aplicado a las comunidades autónomas que han regulado introduciendo restricciones operativas durante el periodo transitorio contemplado en el Real Decreto Ley 13/2018.

2.- Declaraciones de Alberto Álvarez, líder de Élite Taxi. 06/09/2018:
min 3:16 "ahora cada uno en su comunidad [...], depende de la capacidad que tenga de presionar, conseguirá más cosas, menos ..."
min 4.02 "lo que queremos es que se vayan (las VTC) de todo el país"
min 7:35"ya hemos dicho que esto no está en nuestras manos, que como no espabilen la calle se va a levantar y se nos va a ir de las manos otra vez como pasó en julio" <https://zello.com/shared/pQKcfuWCdRiw>

3.- Europa Press. 29/01/2019. Uber y Cabify deberán contratarse con 15 minutos de antelación en Cataluña <https://www.europapress.es/turismo/transportes/noticia-cataluna-aprueba-decreto-obliga-contratar-uber-cabify-15-minutos-antelacion-20190129152405.html>

4.- Informe pericial E&Y, aplicado a las comunidades autónomas que han regulado introduciendo restricciones operativas durante el periodo transitorio contemplado en el Real Decreto Ley 13/2018.

5.- La Vanguardia. 1/02/2019. Las VTC culpan a Calvet del "mayor ERE de la historia reciente de Catalunya" <https://www.lavanguardia.com/economia/20190201/46149230482/uber-cabify-barcelona-ere-despidos-unauto-calvet.html>

6.- El Confidencial, 1/02/2019: La candidata del PP a presidir la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, ha defendido este miércoles que en "este punto", con protestas del taxi que a su juicio están "secuestrando una ciudad" "no se puede ceder ni un paso" y ha mostrado su apoyo al presidente Angel Garrido por "no ceder al chantaje". https://www.elconfidencial.com/tecnologia/2019-02-01/huelga-taxis-madrid-castellana-uber-cabify_1787074/

7.- Declaración conjunta de la CNMC y las Autoridades de Competencia autonómicas sobre la normativa (VTC)

8.- Consell de Garantías Estatutàries de Catalunya, Dictamen 2/2019, de 22 de febrer, sobre el Decret Llei 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant en lloguer de vehicles amb conductor

9.- TSJ Cataluña, que en su auto de medidas cautelares de 9 de julio de 2019 sobre el Decreto de la AMB en relación las VTC, cuestionaba la potencial vulneración del derecho a la libertad de empresa del artículo 38 de la Constitución de las medidas aprobadas, así como la afectación del artículo 48 del TFUE en relación a la libertad de establecimiento o del artículo 96 del mismo texto legal, en el sentido de que pueda ser entendido como una ventaja o ayuda a uno de los sectores implicados.

10.- En Junio de 2021 el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) estimó el recurso contra el decreto del Gobierno Vasco de 2019 que regula la actividad de los Vehículos de Transporte Concertado (VTC) y anuló así los artículos referentes a la exigencia de un intervalo de 30 minutos para solicitar el servicio y a la prohibición de uso de la geolocalización. En septiembre de 2021 el Tribunal confirmó su decisión al estimar otro recurso de la Autoridad Vasca de la Competencia. En ambos fallos el TSJ PV destaca que "Si con el servicio de VTC ha de esperar, al menos, 30 minutos, sin que exista ninguna necesidad de espera para usar el servicio del taxi, las posibilidades de acceso al mercado por parte de los VTC serían limitadísimas, pudiendo afirmarse que se trata, en la práctica, de un impedimento para el desarrollo del principio de libertad de empresa, recogido en el art. 38 CE. <https://www.diariovasco.com/sociedad/superior-vasco-anula-precontratacion-uber-20210927123718-nt.html>

11.- A día de hoy, la mayor parte de los servicios realizados por las VTC en la Comunidad de Madrid pueden ser considerados urbanos (APC), aunque su alcance es más bien metropolitano, cubriendo en la actualidad prácticamente el total del territorio de la Comunidad Autónoma.

12.- Informe pericial E&Y

13.- Beneficios en materia de emisiones de los vehículos eléctricos de Uber y Lyft según un estudio de la Universidad de California

14.- En su intervención el pasado día X21 de septiembre en un evento organizado por el Executive Forum (59'), el Consejero de Transporte de la Comunidad de Madrid, D. David Pérez, afirmó que la Comunidad de Madrid es consciente de la necesidad de regular el sector y que el Gobierno afrontaría la cuestión para que las VTC puedan seguir trabajando en Madrid, porque "no se puede desdeñar a este sector", ya que genera muchos empleos y que la Comunidad de Madrid está trabajando para encontrar una solución equilibrada entre el sector del taxi y la VTC.

15.- BOJA número 29 del 12/02/2021 <https://www.juntadeandalucia.es/boja/2021/29/11?item=0>

16.- Encuesta Metroscopia de marzo de 2019

17.- Encuesta Metroscopia de marzo de 2019