

Determinan que la actual limitación de las licencias de VTC es ilegal



JOSE MANUEL VIDAL

Imagen de archivo de un vehículo de transporte con conductor (VTC).

● El TJUE afirma que otorgar un permiso de Cabify o Uber por 30 de taxis es contraria a la normativa europea

Efe BRUSELAS

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea dijo ayer que limitar el número de licencias a los vehículos de turismo con conductor (VTC) en función de las que se otorgan a los servicios de taxi es contraria al derecho de la Unión Europea.

El tribunal consideró que otorgar una licencia de VTC por cada 30 de taxi y la exigencia de obtener una autorización específica adicional suponen una restricción a la libertad de establecimiento consagrada el derecho de la Unión. Según la sentencia, la ratio de una li-

cenencia de VTC por cada 30 de taxi —que es lo que marca la legislación estatal española— “limita efectivamente el acceso al mercado a todo recién llegado”, y el requisito de la licencia adicional “limita el número de prestadores de servicios de VTC del Área Metropolitana de Barcelona (AMB)”.

La sentencia responde a la cuestión prejudicial que el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña le planteó al TJUE ante la demanda la sociedad Prestige and Limousine, S.L. (P&L) —que opera Cabify— contra el reglamento del AMB para limitar el número de VTC en la región metropolitana de Barcelona.

En segundo lugar, el TJUE analizó si las limitaciones impuestas a la libertad de establecimiento están justificadas por una “razón imperiosa de interés general”. Y a este respecto, consideró que si bien los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público y de la protección del medio ambiente, pueden constituir razones imperiosas de interés general, “el objetivo de garantizar la viabilidad económica de los servicios de taxi es un motivo de carácter puramente económico que no puede constituir una de esas razones”.

El TJUE señaló además que la limitación de una licencia de VTC por cada 30 de taxis “no parece idónea para garantizar la consecución” de estos objetivos. En cambio, la exigencia de una autorización adicional sí “puede resultar necesaria para la buena gestión

del transporte, del tráfico y del espacio público, así como para la protección del medio ambiente”.

Aunque los jueces aclaran que esa autorización “debe basarse en criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano, que excluyan cualquier arbitrariedad y que no se solapen con los controles ya efectuados en el marco del procedimiento de autorización nacional, sino que respondan a necesidades particulares del AMB”.

Además, el tribunal avaló los argumentos de que los servicios de VTC ayudan a lograr estos objetivos de interés general, al fomentar la reducción del uso del vehículo privado y utilizar energías alternativas y la contribución a alcanzar el objetivo de una movilidad eficaz e integradora, gracias a su nivel de digitalización y a la flexibilidad en la prestación de servicios.

El TJUE también avaló el argumento de que “es posible adoptar medidas menos restrictivas para limitar el posible impacto de la flota de los VTC en el transporte”, como la “organización de los servicios de VTC, limitaciones de estos servicios durante determinadas franjas horarias o incluso restricciones de circulación en determinados espacios”.

Feneval y Unauto, las dos patronales de la VTC, celebraron la sentencia europea, y consideraron que el regulador español deberá adaptar la normativa para que el número de licencias sea determinado en función de las necesidades de movilidad y no en base a los intereses del taxi.

En opinión de ambas patronales, la sentencia “pondría en cuestión gran parte de las restricciones que en los últimos años las autoridades de Aragón, Baleares, Cataluña o Valencia han impuesto a las VTC”.

De acuerdo con el portavoz de Feneval VTC, Ignacio Manzano, la sentencia “no hace sino demostrar que la regulación de algunas regiones españolas es contraria al Derecho Español y

Feneval y Unauto, las dos patronales, celebraron la sentencia europea

Europeo, y nos coloca a la cola de muchos países de la región en materia de movilidad y sostenibilidad”.

Por su parte, el portavoz de Unauto-VTC, José Manuel Berzal, considera que, tras esta sentencia, “el regulador español deberá adaptar la normativa para que el número de licencias sea determinado en función de las necesidades de movilidad”.

Por su parte, la Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) advierte de “la posible irrupción masiva de autorizaciones VTC” que ya han sido denegadas y que ahora pueden ser aprobadas por la sentencia del TJUE.

Para su presidente, Julio Sanz, “es alarmante la instrumentalización que se está realizando de la sentencia y lo que interesadamente se está trasladando desde algunos foros”.