

Las VTC pasan a la ofensiva tras el fallo del TJUE

El tribunal se declara contra la normativa que limita estas licencias

JOSÉ M. RODRÍGUEZ SILVA
PABLO R. SUANZES
MADRID/BRUSELAS

La regulación de Barcelona que limita el número de licencias de servicios de vehículos de turismo con conductor (VTC) es contraria al Derecho de la Unión, según dictaminó este jueves el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en un fallo que sí validó la creación de licencias adicionales a la nacional y que crea un campo que los usuarios de esta licencia, como Bolt, Uber y Cabify, lancen una ofensiva para crecer en el arco Mediterráneo, una región en pleno cambio político tras el 28M.

El fallo del TJUE era largamente esperado por el sector. Este llegó a Luxemburgo después de que Prestige and Limousine, una empresa impugnara y pidió la anulación del reglamento local de servicios de VTC en toda el área metropolitana de Barcelona, ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. La regulación de la ciudad exige que incluso compañías que tienen en vigor una autorización para prestar servicios de VTC urbanos e interurbanos en toda España obtengan una segunda, adicional, específica para el área. Y además, limita el número de licencias total a una por cada 30 de servicios de taxi. La denunciante, junto a un buen número de empresas similares, esgrimieron que el único objetivo de esas exigencias era obstaculizar su actividad para proteger los intereses del sector del taxi.

Tras recibir una cuestión prejudicial del tribunal catalán, en su decisión, el alto tribunal comunitario indicó ayer que si bien esas normas catalanas no suponen ayudas para el taxi, la exigencia «de una autoriza-

ción específica adicional y la limitación del número de licencias constituyen, ambas, restricciones al ejercicio de la libertad de establecimiento, pues la primera limita efectivamente el acceso al mercado a todo recién llegado y la segunda limita el número de prestadores de servicios de VTC» establecidos ya en el área metropolitana.

No obstante, el TJUE señala que sí que se puede pedir una autorización adicional, siempre y cuando se base

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 área». Entre los motivos mencionados por el fallo se encuentran la «buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como para la protección del medio ambiente».

Asimismo, el tribunal apostilla que una medida como restringir el número de licencias VTC a una por cada 30 de servicios de taxi «no parece idónea para garantizar la consecución de los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de protección del medio ambiente».

El fallo ha sido ampliamente celebrado por el sector de las VTC y las entidades que agrupan a varias empresas del mismo como Feneval y Unauto/VTC no han tardado en señalar que el criterio del TJUE podría afectar a otros territorios.

«Tras esta sentencia, las administraciones españolas deberán adaptar la normativa para que el número de licencias sea determinado en función de las necesidades de movilidad de los ciudadanos (...) y no en base a los intereses de la minoría más radical del taxi», subrayó el portavoz de UNAUTO-VTC, José Manuel Berzal.

Se da la circunstancia de que tres de las cuatro comunidades autóno-

mas (Aragón, Baleares y la Comunidad Valenciana) mencionadas expresamente por las patronales previsiblemente cambiarán de Gobierno en los próximos meses, algo que también parece que ocurrirá en el Ayuntamiento de Barcelona con la llega-

da de Xavier Trias. Además, todos estos gobiernos se formarán en minoría o con apoyos externos como puede ser Vox en el caso de las comunidades, a las que aspira el Partido Popular, lo cual añade nuevos ingredientes a la gestión de este conflicto, que amenaza con intensificarse de nuevo.

Los reglamentos autonómicos criticados por estas plataformas se caracterizan, además de las limitaciones de licencias, por solicitar que la reserva de un servicio de VTC se realice con una antelación de, al menos 15 minutos, lo que dificulta la prestación de servicios de forma inmediata y su competencia con el taxi.

Las VTC esgrimen que «es evidente» que faltan alternativas de movilidad en la temporada alta de ciudades con una elevada afluencia de turistas como son: Barcelona, Valencia o Palma de Mallorca.

En el caso de la capital catalana, las patronales del sector señalan que hay 3,5 licencias de taxi y VTC por cada 1.000 habitantes, frente a las 10,1 de Londres o 5,5 de París.

3,5

Por cada 1.000 habitantes. Es el número de licencias que suman taxis y VTC en Barcelona, frente a los 5,5 de París.