

Inma Bermejo, MADRID

Europa da una de caly una de arena al sector del taxi. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) declaró ayer ilegal la limitación de una licencia de VTC, utilizadas por compañías como Uber, Cabify o Bolt, por cada 30 de taxi en el Área Metropolitana de Barcelona (AMB), al concluir que supone una restricción a la libertad de establecimiento «desproporcionada». No obstante, considera que exigir la obtención de un permiso adicional al previsto a nivel nacional, como hacen Cataluña y otras regiones, «puede resultar necesario para la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como para la protección del medio ambiente».

La Justicia europea resuelve así la cuestión prejudicial remitida por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (TSJC) respecto al caso de Prestige and Limousine SL, filial de Cabify, que llevó a los tribunales el reglamento local de ordenación de VTC en el Área Metropolitana de Barcelona.

En la sentencia emitida ayer, los magistrados de Luxemburgo descartan que la normativa en litigio pueda suponer una ayuda de Estado al sector del taxi porque no compromete fondos públicos, pero resuelven que la limitación del número de licencias y la exigencia de una autorización específica adicional para los VTC que exige el reglamento barcelonés son, «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 en el AMB». No obstante, tras analizar si estas restricciones están

►El Tribunal de Justicia de la UE sentencia que la restricción de un VTC por cada 30 taxis impuesta por Colau en Barcelona es ilegal

Golpe al taxi: Europa tumba el límite de VTC y abre otra batalla legal



Un VTC circula por el centro de Madrid rodeado de varios taxis

justificadas por una razón de interés general para el ciudadano, la Justicia europea ve diferencias.

Para el TJUE, garantizar la viabilidad económica del taxi no entra en esas razones. Así, concluye que

el ratio de una licencia de VTC por cada 30 taxis «no parece idónea» para la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público y la protección del medio ambiente. Sin embargo, el Tribu-

nal europeo dicta que la exigencia de una autorización previa puede ser «necesaria» para los objetivos, pero ello siempre que se base en criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano,

que excluyan arbitrariedad, no se solapen con los controles ya efectuados para la licencia nacional y respondan a necesidades particulares del AMB. En el mismo sentido se pronunció en diciembre el Abogado General de la UE.

Feneval VTC y Unauto VTC, patronales más representativas del sector, celebran la sentencia del TJUE y consideran que «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». Respecto a la exigencia de una segunda licencia para operar, que según el TJUE podría estar justificada, consideran que se aleja mucho de la exigencia de una longitud mínima de 4,90 metros a los VTC impuesta por la normativa catalana. En el lado contrario, la asociación Nacional del Taxi (Antaxi) advierte de «la posible irrupción masiva de autorizaciones VTC».

«Garantizar la viabilidad del taxi no es «razón» suficiente para limitar las licencias

Tras el pronunciamiento europeo, el TSJ de Cataluña tendrá que dictar sentencia, una resolución que sólo afectará al Área Metropolitana de Barcelona, donde la alcaldesa Ada Colau se valió del decreto Ábalos para implantar una regulación más restrictiva de los VTC. En cuanto a posibles cambios en otras regiones y en la norma estatal 1/30, estas deberían someterse a revisiones específicas. Sobre esta materia todavía tiene que ofrecer su visión el Tribunal Supremo, que elevó una cuestión similar al TJUE y que podría resolverse en la misma línea.