

# Madrid triplicará sus VTC tras la sentencia de Europa

El TJUE pone fin a años de enfrentamientos judiciales y concluye que no se puede proteger a un sector frente a otro. Abre la puerta a una regulación específica, pero con condiciones.

Cristian Reche.



**T**erremoto en el sector de la movilidad española con vistas a cambios sin precedentes. El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) decidió en el arranque de este mes de junio su posicionamiento sobre la limitación que desde el Área Metropolitana de Barcelona se ha introducido a las licencias VTC, las que usan los vehículos de plataformas como Uber, Cabify y Bolt. La justicia europea ha sido clara: la ratio 1/30 (una licencia VTC por cada 30 de taxi), la norma que tantos años ha fijado el statu quo del taxi frente a la VTC, no puede ser válida para expedir nuevas autorizaciones y es contraria al Derecho de la Unión Europea. Aunque el razonamiento deja la puerta abierta a que a los coches de las plataformas de movilidad se les puede requerir una licencia adicional, la tesis sobre la proporción de vehículos que deben convivir en las ciudades es clara. La consecuencia más esperada, por tanto, es la llegada de licencias en masa a algunas ciudades españolas, principalmente Madrid, donde actualmente operan 8.795 VTC y se encuentran bloqueadas otras 20.000, de acuerdo a distintas fuentes del sector, lo que supone triplicar el número de permisos en el principal mercado de estas plataformas.

El pronunciamiento ha seguido las líneas trazadas por el abogado general de la UE, Maciej Szpunar, que emitió un dictamen preceptivo pero no vinculante. “El ob-

**La VTC se ha mostrado satisfecha con la sentencia; el taxi alberga esperanzas sobre sus efectos**

jetivo de garantizar la viabilidad económica de los servicios de taxi es un motivo de carácter puramente económico” que no puede constituir una de las razones que serían legítimas explicar desde el tribunal europeo.

En cambio, estos argumentos válidos (buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de una conurbación, así como de protección del medio ambiente) sí ampararían la exigencia de la obtención de una licencia adicional a la prevista a nivel nacional.

Ante todo, el tribunal advierte que esta autorización específica 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.

La resolución de este jueves es una de las más esperadas en el sector de la movilidad tras varios años de enfrentamientos entre la VTC y el taxi. El pulso judicial lo abrió la sociedad Prestige and Limousine, S. L. (P&L), titular de un buen número de autorizaciones VTC y perteneciente a la plataforma Cabify tras la normativa impulsada desde Barcelona.



Taxi de Barcelona. Getty

La Ciudad Condal, una de las más combativas contra las plataformas de movilidad, sirvió de espejo para otros ayuntamientos de España, que también regularon a las VTC. En este caso, las medidas implantadas iban dirigidas a establecer tiempos de precontratación para el uso de estos servicios por parte de los clientes (30 minutos de espera para el primer servicio, por ejemplo). Estas medidas, articuladas en torno a reglamentos municipales, han ido cayendo en distintas instancias judiciales.

## Reacciones

Las reacciones al pronunciamiento del TJUE no han tardado a llegar. Unauto y Feneval, las patronales de la VTC, destacan que la sentencia declara ilegales las restricciones al sector. Así, Ignacio Manzano, portavoz de Feneval VTC, comenta la resolución de este jueves “no hace sino demostrar que la regulación de algunas regiones españolas es contraria al Derecho Español y Europeo, y nos coloca a la cola de muchos países de la región en materia de movilidad y sostenibilidad”.

En el mismo sentido se ha pronunciado Jose Manuel Berzal, portavoz de Unauto: "El regulador español deberá adaptar la normativa para que el número de licencias sea determinado en función de las necesidades de movilidad de los ciudadanos y el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad y no con base en los intereses de la minoría más radical del taxi".

Desde las empresas, el único en hablar ha sido Daniel Bolt, director de operaciones de Bolt en España, quien considera que "la decisión del alto tribunal europeo marcará un antes y un después en el sector de la movilidad, y por ello ya estamos en contacto con los decisores públicos para implementar los cambios necesarios que aporten seguridad jurídica a todos los actores".

Por parte del taxi destacan las palabras de Antaxi, que puso el foco en que la sentencia declara legal la licencia urbana y sienta precedente para que otras regiones puedan plantearla. "Esta sentencia puede convertirse en un primer paso para la aprobación de una normativa que exija una autorización específica a nivel urbano, al margen de las ya existentes para la concesión de servicios de transporte para las VTC", indicó Julio Sanz, su presidente

### ¿Volverán más VTC a Barcelona?

Horas después de conocer la sentencia del TJUE sobre la limitación a las VTC (las licencias que utilizan plataformas como Cabify, Uber y Bolt) frente al sector del taxi, las consecuencias que puede tener este pronunciamiento ya están sobre la mesa. La de mayor calado que sobrevuela la industria es el desbloqueo masivo de licencias que fueron solicitadas con anterioridad pero fueron denegadas al amparo de la ratio 1/30 (una VTC por cada 30 taxis), que ahora ha sido duramente criticada por la justicia europea.

Esta entrada de nuevas licencias está pendiente en muchos tribunales españoles, que deben ahora pronun-

## Proporción entre taxis y VTC en España

### Número de licencias

CCAA	Licencias de taxi	Licencias de VTC
Madrid	15.053	8.795
Cataluña	11.824	2.907
Andalucía	8.704	3.435
C. Valenciana	4.674	787
Galicia	3.431	201
Canarias	2.708	212
Baleares	2.513	645
Castilla y León	2.236	274
Aragón	2.073	195
País Vasco	2.011	209
Asturias	1.374	122
Castilla-La Mancha	1.074	209
Extremadura	851	128
Murcia	742	94
Cantabria	458	157
Navarra	423	57
La Rioja	153	61
Melilla	0	2

Fuente: Ministerio de Transporte. Datos a 1 de junio de 2023.

elEconomista

ciarse una vez conocida la postura de Luxemburgo. En España hay aproximadamente 20.000 autorizaciones de este tipo pendientes de la justicia, especialmente en grandes ciudades como Madrid. Otro punto candente es Barcelona, donde Uber dejó de operar y podría volver si los tribunales de España refrendan la postura de Luxemburgo.



Coche de Cabify. Europa Press





Taxis de Barcelona. Reuters

Incluso hay voces que interpretan la sentencia del TJUE en un sentido mucho más amplio y apuntan a la posibilidad de solicitar nuevas licencias y a que se abra así la puerta a la entrada de una cuarta plataforma en España que compita con Cabify, Uber y Bolt. En el mercado siempre se ha señalado a Free Now, la antigua MiTaxi, como una potencial competidora a través de licencias VTC (en Francia ofrece el servicio), aunque la dirección de la compañía en España ha descartado en varias ocasiones que se diesen las circunstancias. También ha explorado el mercado Gett, compañía con sede en Israel, según reconoció en una presentación ante inversores.

El nuevo escenario ya ha sido advertido por la Asociación Nacional del Taxi (ANTAXI), que ve una posible irrupción masiva de autorizaciones VTC ya denegadas con motivo de la interpretación de la sentencia de este jueves, por lo que ha pedido al Gobierno una "regulación urgente para garantizar una movilidad urbana equilibrada".

Más claro fue el presidente de Elite Taxi en Barcelona, Alberto Tito Álvarez, que en un mensaje difundido para el sector dejó claro que "hay un peligro de liberalización salvaje de las VTC nacionales que solo pueden hacer transporte interurbano", un elemento que pondría en peligro a los taxis de la costa y las zonas más turísticas. La organización ha activado una movilización a través de una marcha lenta, descartando un paro de actividad.

El problema actual se explica por la telaraña legislativa

que existe todavía al respecto. Los límites a las licencias VTC desaparecieron en 2009 con la conocida como ley ómnibus (25/2009). La bajada de las barreras conllevó la petición en masa de licencias VTC y explica en parte que actualmente en España convivan 60.300 licencias de taxi y 18.490 VTC, dejando un ratio real de 1/3.

Pero este ratio volvió a fijarse posteriormente con varias normativas, principalmente a través del cambio en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres



**El ratio real entre VTC y taxi en España no es de 1/30, sino de 1/3 por los cambios normativos**

(LOTT) que volvió de nuevo a instaurar el ratio 1/30. Pero muchas de las peticiones de licencias VTC ya estaban otorgadas o, en su defecto, en curso, lo que obligó por primera vez al Tribunal Supremo a pronunciarse en 2018 sobre este techo.

Ese mismo año y ante la oleada de movilizaciones y protestas del taxi, el Gobierno fijó una nueva normativa que daba alas a las Comunidades Autónomas a fijar limitaciones adicionales a las VTC -el guante fue recogido por regiones como Cataluña- y daba una moratoria de cuatro años para limitar sus operaciones a trayectos interurbanos.