



COMUNICADO DE PRENSA n.º 206/22

Luxemburgo, 15 de diciembre de 2022

Conclusiones del Abogado General C-50/21 | Prestige and Limousine

Según el Abogado General Szpunar, la limitación del número de autorizaciones para vehículos de transporte con conductor en el Área Metropolitana de Barcelona viola la libertad de establecimiento

La viabilidad económica de los servicios del taxi no puede por sí misma justificar este sistema de autorizaciones

Tanto los taxis como los «vehículos de transporte con conductor» («VTC») prestan servicios de transporte privado. En España, los VTC han operado tradicionalmente en el mercado del transporte interurbano, pero en los últimos años se han ido haciendo un hueco en el transporte intraurbano. Como consecuencia de ello se ha visto cuestionado el modelo tradicional del taxi, situado al margen de la competencia gracias a la regulación estatal. A medida que se incrementaba el número de prestadores de servicios de VTC, el legislador español ha venido interviniendo a nivel nacional y local.

En el Área Metropolitana de Barcelona («AMB») son necesarias autorizaciones específicas para poder prestar servicios de VTC urbanos y dichas autorizaciones están limitadas a una por cada treinta licencias de taxi. En la práctica, el hecho de que el número de licencias de taxi se haya mantenido estable en los últimos treinta y cinco años ha impedido a los recién llegados al mercado de los VTC acceder a esas autorizaciones. Por lo que respecta a la autorización adicional requerida, en el momento de los hechos las autorizaciones para operar como VTC permitían prestar «servicios urbanos e interurbanos en todo el territorio nacional».

Prestige and Limousine, S. L. («P&L») es titular de autorizaciones para explotar un servicio de VTC dentro del AMB. Impugna ante el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña el reglamento local de ordenación de los servicios de VTC en el conjunto del AMB, solicitando su anulación. Ante ese mismo tribunal nacional se encuentran pendientes varios asuntos análogos. Catorce de las empresas que ya estaban prestando servicios de VTC en esa misma área, incluidas P&L y empresas vinculadas a plataformas internacionales, consideran que las limitaciones y restricciones que les impone el reglamento local pretenden obstaculizar su actividad y proteger los intereses del sector del taxi.

El tribunal nacional duda de la compatibilidad con el Derecho de la Unión tanto del límite impuesto al número de autorizaciones para VTC como del régimen de «doble autorización» al que los VTC han estado sujetos en el AMB, que podría ser considerado como una estrategia dirigida a minimizar la competencia de los servicios de VTC respecto de los taxis.

De este modo, el Tribunal de Justicia debe determinar si el reglamento local cumple las exigencias de la libertad de establecimiento en virtud del artículo 49 TFUE, que se aplica a los servicios en el ámbito del transporte.

En sus conclusiones de hoy, el Abogado General Maciej Szpunar subraya el hecho de que, aunque el transporte local de pasajeros bajo demanda no está actualmente sujeto a armonización en la Unión Europea —lo que significa

que, en principio, los Estados miembros tienen libertad para intervenir y regular ese ámbito—, debe respetarse la libertad de establecimiento. El Abogado General afirma que **tanto el requisito de autorización como la ratio 1/30 constituyen una restricción a esa libertad**.

Dado que una restricción a la libertad de establecimiento solo puede justificarse, en primer lugar, si responde a **una razón imperiosa de interés general**, el Abogado General examina las razones invocadas a modo de justificación por el AMB.

De acuerdo con el Abogado General Szpunar, **la viabilidad económica de los servicios del taxi no puede por sí misma constituir una razón imperiosa de interés general**. Le parece cuestionable que el servicio del *taxi* pueda considerarse como un servicio de interés económico general y dudoso que los operadores de dicho servicio cumplan una obligación de servicio público. Reconoce que el transporte privado local puede a veces subsanar una falta de servicio no cubierta por el transporte público local, pero puntualiza que ampliar la *oferta* de servicios de transporte local contribuiría a contar con un sistema que funcionara correctamente. El Abogado General plantea la cuestión de por qué dicha oferta no debería incluir los VTC. Afirma que el AMB puede proseguir en su empeño de garantizar la calidad, seguridad y accesibilidad de los servicios de taxi solo en la medida en que no persiga con ello objetivos económicos. **Lo que no puede hacer es proteger los servicios del taxi de todo cuestionamiento ulterior solo porque tales servicios puedan constituir un servicio de interés económico general**.

De manera análoga, el Abogado General Szpunar subraya que **el mantenimiento de un equilibrio entre los servicios del taxi y de los VTC no puede considerarse una razón imperiosa de interés general válida**. Reitera que, **si la verdadera intención es establecer un sistema adecuado de transporte local privado, la ampliación de la oferta a través de la admisión de más VTC sería de mayor utilidad para solventar el problema**.

En cambio, el Abogado General acepta las razones basadas en la gestión del transporte local, del tráfico y del uso del espacio público y en la protección del medio ambiente. A este respecto, examina **si las medidas controvertidas son adecuadas** para materializar a esas razones imperiosas de interés general.

El Abogado General Szpunar no ve, en principio, problema alguno en justificar la exigencia de una autorización adicional, puesto que esta puede satisfacer las especificidades de la región en cuestión, en particular en cuanto al tráfico y a la contaminación. Sin embargo, la autorización adicional **no debe requerir que se dupliquen los controles ya efectuados** en otros procedimientos, ni en el mismo Estado miembro ni en ningún otro.

En cambio, el Abogado General no concibe ningún argumento en favor de la idoneidad de la ratio de una autorización de VTC por cada treinta licencias de taxi para materializar las razones imperiosas de interés general antes mencionadas. Se pregunta por qué los servicios del taxi y los servicios de los VTC están sujetos a diferentes regímenes jurídicos si satisfacen la misma demanda (transporte local individual privado) y si, como afirma el tribunal nacional, compiten entre sí. Subraya que, mientras que los VTC han visto restringido su acceso al mercado hasta el punto de resultar imposible, no se abordan los problemas del régimen aplicable a los taxis. Menciona el hecho de que las licencias de taxi que se obtenían inicialmente del Estado por menos de 100 euros se venden actualmente en el mercado secundario por más de 100 000 euros. Entiende que reformar y liberalizar genuinamente todo el sistema de los taxis y de los VTC puede situar en considerable desventaja a quienes pagaron cara una licencia y pretenden recuperar el coste mediante (elevadas) tarifas fijas. Sin embargo, el Abogado General sugiere que habría otras formas de evitar el riesgo de que esas personas se vieran perjudicadas distintas de hacerlo a expensas de los servicios de los VTC y de la libertad de establecimiento.

NOTA: Las conclusiones del Abogado General no vinculan al Tribunal de Justicia. La función del Abogado General consiste en proponer al Tribunal de Justicia, con absoluta independencia, una solución jurídica al asunto del que se ocupa. Los jueces del Tribunal de Justicia comienzan ahora sus deliberaciones sobre este asunto. La sentencia se dictará en un momento posterior.

NOTA: La remisión prejudicial permite que los tribunales de los Estados miembros, en el contexto de un litigio del que estén conociendo, interroguen al Tribunal de Justicia acerca de la interpretación del Derecho de la Unión o sobre la validez de un acto de la Unión. El Tribunal de Justicia no resuelve el litigio nacional, y es el tribunal nacional quien debe resolver el litigio de conformidad con la decisión del Tribunal de Justicia. Dicha decisión vincula igualmente a los demás tribunales nacionales que conozcan de un problema similar.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal de Justicia.

El [texto íntegro](#) de las conclusiones se publica en el sitio CURIA el día de su lectura.

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎(+352) 4303 3667.

Las imágenes de la lectura de las conclusiones se encuentran disponibles en «[Europe by Satellite](#)» ☎(+32) 2 2964106.

¡Manténgase conectado!

