

**LA COMPETENCIA MUNICIPAL EN EL TRANSPORTE URBANO  
DISCRECIONAL, A PROPÓSITO DE LA STS N° 921/2018 DE 4 DE  
JUNIO SOBRE LOS LÍMITES A LAS VTC**

JOSE MARIA BAÑO LEON ABOGADOS, S.L.P.

La reciente sentencia del Tribunal Supremo de 4 de junio, en la que se enjuiciaba el Real Decreto 1057/2015 por el que se modificaba el Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre, contiene dos lecciones muy útiles para las corporaciones locales en materia de transporte terrestre y de restricciones a cualesquiera actividades económicas. Por un lado, reconoces sin ambages que el taxi constituye un servicio público y que el mismo entra dentro de la esfera de competencias de la Administración local. Por otra parte, otorga un rango preminente a la Ley de Garantía de Unidad de Mercado como estándar de legalidad de cualquier disposición de carácter general de rango inferior a la ley.

El pleito se originó como consecuencia de la impugnación por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia de la regulación aprobada por el Gobierno en 2015 que establecía una serie de limitaciones a las autorizaciones VTC (vehículo de turismo con conductor), que son las que utilizan los vehículos adscritos a plataformas como Uber y Cabify para poder prestar sus servicios.

En concreto dos limitaciones eran particularmente relevantes: el requisito 1/30, una limitación cuantitativa conforme a la cual las CC.AA. podían denegar autorizaciones de VTC si ya había más de 1 por cada 30 de taxi (si bien este límite se podía rebajar por cada CCAA) y el requisito 80/20, una limitación geográfica, por la cual las VTC debían prestar el 80% de sus servicios dentro de la comunidad autónoma donde hubiesen obtenido su autorización.

El Tribunal Supremo comienza su fundamentación jurídica con un razonamiento de principios sobre la necesidad de lograr un equilibrio entre el taxi

– de ámbito eminentemente local – y las licencias VTC en el que se reconoce el carácter eminente de servicio público del taxi:

*“Por último, estando concebido y regulado el servicio de taxis de la manera antedicha y siendo así que el servicio de taxis y el de VTC constituyen dos formas de transporte urbano que hoy en día compiten directamente en el mismo mercado y que prestan un servicio semejante, el objetivo de mantener un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano aparece como una forma de garantizar el mantenimiento del servicio de taxis como un servicio de interés general y, por tanto, amparado en la razón imperiosa de interés general de asegurar el modelo de transporte urbano antes señalado”*

Se trata de un pronunciamiento importante pues tras la modificación de la LBRL se habían planteado ciertas dudas respecto del significado del término “Transporte colectivo urbano” del artículo 25.2g, en relación con el artículo 86.2 LBRL que se refiere al “transporte público de viajeros” y si entre las competencias municipales se encontraba el transporte discrecional o únicamente el regular. El Supremo viene de este modo a reconocer claramente la competencia municipal en materia de taxis y atisba también su competencia en materia de transporte discrecional con conductor o VTC.

Cuestión, por otra parte, íntimamente relacionada con la intención que desde varios Ayuntamientos existe de reconocer sus esferas de competencia en materia de VTC mediante la creación de una licencia municipal discrecional urbana distinta del taxi. Como es el caso de Barcelona, donde la AMB (Autoridad Metropolitana) está tramitando un borrador de reglamento que establece los requisitos para la obtención de una autorización VTC de carácter estrictamente urbano.

Es más en diversos momentos de la sentencia, el Tribunal Supremo viene a reconocer la posibilidad, al menos hipotética, de que sean los municipios quienes otorguen las licencias de VTC.

*“Como se observa, el precepto reglamentario impugnado habilitaba al órgano competente de una comunidad autónoma o municipio a denegar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando en el correspondiente ámbito territorial existiesen limitaciones cuantitativas en la*

*oferta de transporte público de viajeros de turismo, esto es, del servicio de taxis «a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio»*

[...]

*“Pues bien, si tomamos en consideración las circunstancias descritas, esto es, que ninguna de las partes demandadas aporta criterios útiles para poder determinar una proporción ideal entre ambos tipos de transporte urbano, que tampoco los recurrentes desvirtúan que dicha proporción máxima pueda servir para mantener el objetivo de una relación equilibrada entre ambas modalidades de transporte y, finalmente, que se trata de un límite máximo que puede ser adaptado a las concretas circunstancias municipales por las comunidades autónomas o los ayuntamientos competentes, hemos de concluir que no se acredita la disconformidad a derecho de dicha proporción”*

No obstante, la sentencia no agota su interés en materia de transportes, sino que contiene una importancia advertencia y un fuerte respaldo a las autoridades de competencia en su labor fiscalizadora de cualesquiera disposiciones normativas que pudiesen afectar a la libertad de establecimiento o de prestación de servicios, lo que afecta de lleno a las Administraciones locales.

Es llamativo que, por ejemplo, en el mes de mayo de este año, de las cinco actuaciones incoadas por la CNMC en materia de unidad de mercado, tres de ellas se hayan dirigido frente a Administraciones Públicas (Karrantza, Getxo y Valladolid).

En este sentido la sentencia reconoce un efecto transversal de la LGUM que se proyecta todo los sectores económicos y sobre todas las administraciones públicas:

*“Ley de Garantía de la Unidad de Mercado tiene como finalidad específica y expresamente declarada precisamente la de incidir en la interpretación y aplicación de las normas sectoriales sobre las que se proyecta, efecto transversal sin el cual en puridad carecería de eficacia normativa. Así, en el preámbulo de la Ley se dice taxativamente que «todas las Administraciones Públicas observarán los principios recogidos en esta Ley, en todos sus actos y disposiciones y para todas las actividades económicas, y especialmente en aquellas actividades que, bien por su carácter estratégico (telecomunicaciones, energía, transportes) bien por su potencial para la dinamización y el crecimiento económico (distribución comercial, turismo, construcción, industrias creativas y*

*culturales, alimentación, sector inmobiliario, infraestructuras) resultan de especial relevancia para la economía».*”

En particular y por lo que se refiere a las autorizaciones para el ejercicio de la actividad, el Tribunal Supremo considera adecuada la limitación que establece la LGUM que limita la exigencia de un autorización o requisito concreto para la obtención de la misma, a la satisfacción de una razón imperiosa de interés general, si bien las amplía a todas aquellas recogidas en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. Precisamente, por ello, considera que no ha quedado acreditada una razón imperiosa de interés general que justificase la exigencia de un mínimo de 7 vehículos para cada solicitante de autorizaciones VTC. Medida que el gobierno justificaba como un mecanismo para asegurar la solvencia financiera de los solicitantes.

La sentencia del Tribunal Supremo marca, pues, el camino para todas aquellas corporaciones locales que, a la luz del nuevo fenómeno de las plataformas tecnológicas, adecúen su ordenación ya sea en materia transporte terrestre u otros ámbitos.