

## **Las recientes Sentencias del Tribunal Supremo obligan a las Administraciones a ejercer responsablemente sus competencias para evitar el colapso en la movilidad urbana**

- **ANTAXI resalta que, si no se activan los mecanismos normativos y de supervisión existentes, las grandes ciudades pueden verse inundadas por decenas de miles de nuevos vehículos, haciendo ineficaces todos los planteamientos regulatorios de protección medioambiental y del entorno urbano.**

- **Sanz, presidente de ANTAXI: "Las Administraciones deben abordar de manera exigente y responsable el gran problema que se les viene encima, una vez que han dejado clara la saturación actual de la oferta, como por ejemplo la propia Comunidad de Madrid en la tramitación de su recientemente aprobado Decreto de VTC"**

**Madrid, 19 de enero de 2024.-** Las sentencias del Tribunal Supremo que estiman parcialmente los primeros recursos contenciosos administrativos, planteados por Maxi Mobility Spain (Cabify), al que siguieron decenas de peticiones masivas de VTC (25.000 solo en Madrid) justo un día antes de la elevación a Rango de Ley de la proporcionalidad 1/30 del ministro Iñigo de la Serna en 2018 que según indicó el Tribunal de Justicia de la Unión Europea, no es de aplicación salvo que las mismas respondan a razones de interés general imperioso, tales como la protección del medio ambiente y del entorno urbano.

Solo estas dos sentencias implicarán retrotraer las actuaciones de tramitación de solicitudes a 2.000 licencias en la Comunidad de Madrid. En palabras de Julio Sanz, presidente de ANTAXI: *"estas Sentencias son la constatación de que estas empresas no buscan precisamente el equilibrio de la oferta ni tienen una visión responsable de la movilidad urbana, siendo su ánimo meramente extractivo "en el futuro no cabemos todos". **Los poderes públicos deben, ahora más que nunca, reaccionar** y no renunciar a las facultades de regulación y obligaciones de supervisión que les otorga la Ley".*

ANTAXI está analizando cuidadosamente las implicaciones jurídicas de la Sentencia y su alineamiento con la del TJUE. Sin perjuicio de ello, ANTAXI entiende que, de las mismas, **se concluye claramente** lo siguiente:

- El contenido de las Sentencias confirma el acierto del Gobierno al adaptarse ágilmente a la Sentencia del TJUE del pasado junio y ampara la sujeción del otorgamiento de autorizaciones de VTC a **razones imperiosas de interés general**, tales como la protección del medio ambiente o del entorno urbano. Por tanto, las Sentencias **no inhabilitan el ratio 1/30 per se**, ni cualquier otra medida de ordenación del acceso, sino que consideran insuficiente la justificación que en su momento se realizó.

- Las Sentencias **no exoneran a las Autoridades de su responsabilidad para sujetar a razones de interés general** el acceso a la actividad de estas empresas, imponiendo en su caso limitaciones cuantitativas, ni tampoco en cuanto al resto de requisitos de otorgamiento de estas autorizaciones. Los poderes

públicos pueden y deben realizar ese juicio previo con arreglo a los parámetros de sostenibilidad que promuevan en sus políticas de movilidad urbana.

- El resultado de las Sentencias evidencia la **situación altamente disfuncional e incongruente**, devenida del contexto regulatorio de los últimos años, mediante la cual **miles de autorizaciones VTC podrían entrar en bloque a operar**, consecuencia de procedimientos en su momento resueltos, mientras que la regulación actual ya permite **ordenar el acceso a esta actividad en atención a indicadores medioambientales y de congestión de tráfico de una manera racional y responsable**.

- Esta disfuncionalidad supone, y seguirá suponiendo, un **gran problema a las Administraciones encargadas de regular y ordenar el entorno urbano**. Pero, en todo caso, las Sentencias ponen de manifiesto que, más allá de su posible falta de aplicación a supuestos muy concretos, **el RDL 5/2023 tiene que cumplirse**. Lo anterior significa que **los poderes públicos deben cumplir y hacer cumplir el RDL**, en relación, siguiendo su literalidad, **con todas las autorizaciones pendientes de otorgamiento**.

En consecuencia, es el momento de la política y de la responsabilidad. **ANTAXI demanda a las Administraciones públicas concernidas un ejercicio exigente de sus competencias**.

1. Tanto al Estado: en el liderazgo y coordinación de cara a la **formulación de criterios comunes de aplicación que no perviertan los objetivos medioambientales y de protección del entorno urbano** perseguidos por el RDL y ya vigentes.

2. Como a las Comunidades Autónomas: en primer lugar, en la **adecuación de su marco regulatorio a lo establecido al RDL**, garantizando el alcance material de este y evitando perversiones que disminuyan su impacto. Y, en segundo lugar, en la propia ejecución de dichas sentencias, cuando ello implique la retroacción de los procedimientos al momento previo a la denegación, **garantizando que se aplican todos los requisitos exigidos en la regulación vigente, de manera que no se creen situaciones de facto regresivas de los estándares medioambientales que sustentan el RDL**.

En palabras de Julio Sanz: *“Debemos exigir rigor y responsabilidad. Es patente que miles de VTC se pusieron en marcha sin cumplir los requisitos a los que están obligados. La administración debe aprender de sus errores pasados y no permitir situaciones incongruentes con la regulación y absurdas desde los objetivos medioambientales y de limitación de la congestión viaria. Desde ANTAXI animamos a que no renuncien al ejercicio de sus competencias, legal y legítimamente atribuidas, para racionalizar las condiciones de movilidad de nuestras ciudades, ya muy tensionadas. El colectivo del taxi, servicio de interés público regulado y con derechos para los usuarios, sí es un elemento de apoyo de las administraciones frente a fórmulas acaparadoras y excluyentes”*.