El dilema en el conflicto del Taxi y el VTC: ¿La desregulación?

Dilemmas of the ongoing conflict between Taxis and Private Hire Vehicles (PHV). Is Deregulation key?

UNAI BELINTXON MARTIN

Profesor Contratado Doctor (Acr.) de Derecho Internacional Privado,
Universidad Pública de Navarra

DOI: https:/doi.org/10.36151/MDIPR.2019.002

Bitácora Millennium, Nº 9 (enero-junio 2019)

Zaragoza, junio 2019

Abstract

Este estudio tiene por objeto el análisis y la valoración crítica de la evolución normativa experimentada en el servicio público de interés general que supone el Taxi. El análisis se centra desde una doble perspectiva teórica y práctica, en el estudio de los bloques normativos en presencia, la política común de transportes, el proceso de liberalización, el grado de intervención administrativa en el sector, las autorizaciones administrativas exigidas para el acceso a la profesión y la calificación de los tipos de transporte ejecutables.

The aim of this research is to analyze and evaluate the regulations development in the public service of general interest of the Taxi entails. In particular, the research willfocus on analyzing the interaction between normative blocks, the common transport policy, the process of liberalization, the administrative intervention in the sector, the administrative authorizations required for access to the profession and the qualification of the transport type.

Palabras clave: Taxi, VTC, servicio público, interés general

Key words: *Taxi, VTC, public service, general interest*

Sumario

I. Contextualización

II. La intervención administrativa en el sector del transporte de viajeros por carretera. Los servicios de transporte de viajeros por carretera prestados por operadores de hasta un máximo de nueve plazas

III. Regulación competencial en materia de transporte por carretera y ferrocarril

IV. La autorización administrativa para el ejercicio profesional y la materialización de servicios de transporte público de viajeros y su intermediación

V. Conclusión final

VI. Bibliografía

I. Contextualización

El sector del transporte por carretera en todas sus modalidades constituye sin duda alguna el eje vertebrador del desarrollo económico del país y permite materializar la cohesión social del mismo. Desde luego un sistema óptimo de transporte permite vertebrar un país (o una sociedad de naciones como pudiera ser la Unión Europea) y su funcionamiento, potenciando la movilidad de las personas, empresas y recursos garantizando el desarrollo del modelo productivo y la consolidación de las estructuras de carácter territorial[1].

De este modo, la regulación del transporte de viajeros por carretera, en todas sus formas y modalidades, requiere que las instituciones públicas garanticen, de un lado, el interés general, la transparencia, el empleo del sector y la libre circulación y prestación de servicios, y eviten por otro, las actividades anticompetitivas, la competencia desleal entre transportistas y/o profesionales del sector, la merma de la seguridad en los desplazamientos de los viajeros y viajeras y la ausencia de profesionalidad del prestador de dicho servicio.

Todas las cuestiones señaladas conforman la disciplina de un Derecho del transporte que por su intrínseca naturaleza tiene entidad propia y es autónoma respecto del resto de áreas del Derecho[2]. Lo que queremos subrayar con ello es que no se puede proyectar la mirada sobre el conflicto del Taxi y el VTC de forma sesgada, en el sentido de no tener en cuenta todos y cada uno de los intereses que previamente hemos señalado.

II. La intervención administrativa en el sector del transporte de viajeros por carretera. Los servicios de transporte de viajeros por carretera prestados por operadores de hasta un máximo de nueve plazas

La intervención administrativa en el transporte de viajeros por carretera, englobando tanto autobuses, como Taxis y VTC, responde de forma clara e inequívoca a la

Fecha de recepción del original: 9 de junio de 2019. Fecha de aceptación de la versión final: 24 de junio de 2019.

[1] En similares términos, aunque sobre el sector del transporte marítimo, ÁLVAREZ RUBIO, J.J., "Jurisdicción y Arbitraje en el nuevo Convenio Uncitral", en *Las Reglas de Rotterdam: la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar* (A. Emparanza ed.), Marcial Pons, Madrid, 2010, pp.313-336.

[2] Véase el prólogo realizado por: IRIARTE ÁNGEL, J.L., "Prólogo", en *La necesaria adecuación de la legislación vasca del transporte a la dimensión transfronteriza* (U. Belintxon dir.), Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 17-19.

necesidad de garantizar principalmente la universalidad y la continuidad de la prestación del servicio. Un servicio que difícilmente podría verse garantizado si el sector queda única y exclusivamente en manos de la libre competencia. Es evidente, y por lo tanto incontestable, que en este singular e importante sector del transporte existen núcleos poblacionales o territorios (cada vez más debido a los procesos de despoblación) que desde la perspectiva de la eficiencia económica no ostentan interés para el operador empresarial. En efecto, existen determinados mercados en los que la competencia del sector existente no garantiza las necesidades colectivas mínimas y requiere que los poderes públicos garanticen la prestación universal de los servicios de transporte mediante la imposición de concretas obligaciones recogidas en la correspondiente regulación[3].

Sin duda, el transporte público de viajeros por carretera, en el que queda incardinado el Taxi como transporte público urbano y/o inter-urbano de carácter discrecional, conserva en nuestra opinión carácter de servicio público (con el calificativo técnico jurídico de impropio en el caso del Taxi). La finalidad del mantenimiento de dicha calificación es clara, garantizar el transporte y el servicio a los distintos sectores de población de una manera constante y continua. Tampoco cabe obviar que el transporte por carretera constituye un servicio en red, pues es una actividad económica en la que la infraestructura es de vital importancia. Recuérdese que las redes de transporte son el elemento esencial que garantizan la eficacia y la unidad de mercado. Y las carreteras son competencia de los poderes públicos (art. 148.1.5ª CE). Esto hace al sector depender de óptimas infraestructuras para su adecuada prestación y desarrollo.

Expuesto lo anterior no puede obviarse que la regulación normativa ordenante del sector tiene el papel fundamental de estimular unas condiciones facilitadoras para el acceso al concreto ámbito comercial por parte de nuevos operadores[4]. No obstante, a su vez dicha normativa tiene que imposibilitar que la competencia existente quede desfigurada. El Taxi, al igual que el transporte en autocar en el sector carretera, es una actividad fundamental para la articulación de la sociedad y/o del sistema económico. Recuérdese, estamos hablando de servicios de carácter público e interés general, entendiendo por estos según lo dictaminado por el Tribunal Constitucional en su sentencia de 14 de diciembre de 1995, fundamento jurídico 3.b " aquella actividad o servicio […] objetivamente indispensable para poder satisfacer las necesidades básicas de la vida personal o social de los particulares de acuerdo

[3] AGOUÉS MENDIZABAL, C, "La intervención administrativa en el transporte de viajeros por carretera", en *RDT*, nº 7, 2011, pp. 51-59.
[4] Sobre la inspección y el control por parte de la Administración, entre otros, AGUADO I CUDOLÀ, V., "Las potestades de inspección y sanción en materia de transporte terrestre: garantizar el cumplimiento de la legislación, asegurar el buen funcionamiento del sistema", en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril* (P. Menendez dir.), Tomo II, Cizur Menor, Aranzadi, 2014, pp. 237-287.

con las circunstancias sociales de cada momento y lugar o, dicho, con otras palabras, cuando la renuncia a estos bienes, servicios o actividades priva al particular de aspectos esenciales de su vida privada o social"[5].

En este mismo sentido se ha pronunciado recientemente la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo en su sentencia 1913/2018[6], que viene a recoger en el párrafo decimosexto de su fundamento de derecho sexto que "[…] El sector del taxi, responsabilidad de las administraciones autonómicas y locales, si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (que incluye la regulación tarifaria y una contingentación del número de licencias) al objeto de garantizar su calidad y seguridad […]".

Del posicionamiento de la Sala del TS puede concluirse que el servicio de Taxis se concibe como una modalidad de transporte urbano que constituye un servicio de interés público (controlado en cuanto a medidas de seguridad, calidad y accesibilidad por parte de la Administración Pública competente). En efecto, queda la actividad sometida a una profunda regulación (contingentes de licencias y la instauración de tarifas reguladas) dedicada a garantizar dichas características.

Aflora la sensación de que determinados sectores abogan en el patente y actual conflicto Taxi vs. VTC[7] por plantear que el mantenimiento de un servicio de transporte urbano como el Taxi es un objetivo ilegitimo de los poderes públicos, como si su aseguramiento no pudiese considerarse como de interés general, y en consecuencia, no se justificasen las medidas regulatorias en relación a servicios análogos con ciertas particularidades para un mismo nicho de mercado, como han sido históricamente los servicios de VTC. Sin duda, el mantenimiento de tales medidas regulatorias influyen en la competencia y en la libertad de establecimiento, por ello la materialización de dichas medidas deben responder a los conceptos de inevitabilidad y proporcionalidad.

Los Estados miembros de la UE ostentan, en su marco jurídico normativo de aplicación (bloque normativo europeo y bloque normativo nacional), plena potestad para calificar los servicios de interés general como servicios públicos para el ordenamiento jurídico interno. En efecto, es legítimo que la Administración Pública competente se reserve esta clase de servicios de carácter esencial (pueden verse:

[5] STC 185/1995, de 14 de diciembre. BOE nº 11, de 12 de enero de 1996.
[6] STS 1913/2018. CENDOJ.
[7] En relación al conflicto del Taxi vs VTC, entre otros puede verse: CASCALES MORENO, F.J., "La problemática de las VTC v Taxis", en *La Ley Digital*, febrero 2019, pp. 1-10.

artículo 106.2 TFUE; artículo 93 TFUE; y artículo 128.2 Constitución Española)[8]. En este sentido, debe tenerse presente que en la ordenación del transporte por carretera además de la prestación universal del servicio concurren otros intereses de carácter público como son la seguridad, la protección medio-ambiental, la ordenación urbanística o la infraestructura. Es más, les compete a los poderes públicos mediante la intervención administrativa impulsar la homogeneización de las condiciones de competencia entre modos y empresas de transporte con la clara finalidad de reducir exponencialmente la comisión de acciones de competencia desleal como pudiera ser la competencia destructiva. A nuestro juicio es un desatino que los poderes públicos renieguen de su competencia para configurar una oferta coordinada, rentable y sostenible en los diversos modos de transporte coexistentes.

Como piedra angular o argumento principal para el mantenimiento de la intervención administrativa en el sector, cabe hacer referencia a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT)[9], modificada mediante la Ley 9/2013, de 4 de julio[10], que recoge en los preceptos dedicados a los principios generales que "*los poderes públicos promoverán la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en el conjunto del territorio español, en condiciones idóneas de seguridad, con atención especial a las categorías sociales desfavorecidas y a las personas con capacidad reducida, así como a las zonas y núcleos de población alejados o de difícil acceso".*

En efecto, este precepto blinda el principio de universalidad en la prestación de los servicios de transporte por carretera no dejando al arbitrio de los operadores económico-empresariales su prestación, y en consecuencia el control sobre la oferta, que de ser así, respondería única y exclusivamente al criterio del beneficio industrial (entendiéndose por este el porcentaje que el operador empresarial se marca como beneficio)[11]. Y esto, a nuestro juicio no es incompatible con el artículo 38 de la Constitución Española referente a la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado, sobre todo teniendo en cuenta lo dispuesto por el artículo 128.2 de la propia Constitución sobre la iniciativa pública en la actividad económica.

[8] Entre otros autores sobre liberalización del sector y la posibilidad de que determinados servicios, a pesar de quedar incardinados en el principio de libertad de empresa, puedan verse sujetos a concretas condiciones y obligaciones limitativas de la autonomía empresarial y a restricciones de competencia: FERNÁNDEZ FARRERES, G., "Los transportes por carretera y competencia", en *Transporte y competencia. Los procesos de liberalización de los transportes aéreo, marítimo y terrestre y la aplicación del Derecho de la competencia* (G. Fernández Farreres dir.), Civitas, Madrid, 2004, pp. 423, 469 y ss.

[9] BOE de 31 de julio de 1987.

[10] BOE nº 160 de 05 de julio de 2013.

[11] Sobre esta cuestión, en otros términos, puede verse lo dispuesto en OLMEDO PERALTA, E., "Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de Taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia", en *Revista de Estudios Europeos*, nº 70, julio-diciembre, 2017, p. 276.

III. Regulación competencial en materia de transporte por carretera y ferrocarril

Conscientes de que la evolución de una política común de transportes europea coherente, efectiva y definitiva [12] queda condicionada por lo dispuesto en los Tratados de la UE en vigor. En especial, por las premisas recogidas en el Tratado de la Unión Europea[13], el Tratado de Lisboa del año 2007[14], y el citado Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea[15], la Constitución Española constituye la norma base sobre la que pivota este nivel de nuestro ordenamiento jurídico y su reparto competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas. En efecto, la CE es el primer elemento normativo a considerar para esta cuestión competencial. La relevancia de los preceptos constitucionales en la configuración del sistema viene advertida por su primacía jerárquica y operatividad. Téngase en cuenta que por un lado despliega plenos efectos en relación con la delimitación y distribución competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas en materia de transportes, y por otro, consagra los valores jurídicos que componen las normas y el contenido del sistema de transporte.

El artículo 148.1.5 de la norma suprema del ordenamiento jurídico español garantiza por un lado la diversidad normativa o legislativa en materia de transporte por carretera y ferrocarril existente en nuestro ordenamiento jurídico, y delimita por otro los ámbitos de competencia normativa de las Comunidades Autónomas y del Estado[16]. En efecto, la cláusula contenida en el citado precepto constitucional viene a garantizar la competencia de las Comunidades Autónomas para regular, legislar y normativizar sobre las materias relacionadas con el transporte por carretera y el ferrocarril que se desarrolle íntegramente en sus territorios[17].

No obstante, cabe de igual forma resaltar que por otro lado el artículo 149.1.21ª del texto constitucional es nítido al reconocer entre las competencias exclusivas del Estado las materias relacionadas con los transportes terrestres y ferrocarriles que transcurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma.

---

[12] Respecto el deseo de armonización de la Unión Europea, IRIARTE ÁNGEL, J.L., "La armonización del Derecho internacional privado de la Unión Europea", en *Jado: boletín de la Academia Vasca de Derecho*, nº 9, 2006, pp. 47-73.
[13] DOUE nº C 340 de noviembre de 1997.
[14] DOUE nº C 306/01, de 17 de diciembre de 2007.
[15] DOUE nº C 83/49, de 30 de marzo de 2010.
[16] Sobe la distribución competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas puede verse el estudio de CANO CAMPOS, T., "El transporte urbano por carretera", en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril* (P. Menéndez dir.), Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 766-778.
[17] BELINTXON MARTÍN, U., *La necesaria adecuación de la legislación vasca del transporte a la dimensión transfronterizo*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2018, pp. 28-30.

Es decir, como se desprende de los preceptos analizados el texto constitucional proyecta claramente el reconocimiento de plenas potestades legislativas, ejecutivas y reglamentarias a las Comunidades Autónomas sobre la actividad del transporte terrestre con la única limitación del principio territorial, transporte intra-Comunidad Autónoma, como criterio de delimitación del reparto competencial entre el Estado y las Comunidades Autónomas[18].

Una situación que refleja cierta complejidad en cuanto a que las normas estatales en dicha materia serán de aplicación supletoria para este tipo de trayectos intra-territoriales (urbanos -normativizados por regulaciones municipales y/o autonómicas- e inter-urbanos -normativizados por regulaciones autonómicas si los servicios o trayectos ejecutados son inter-urbanos autonómicos), y de aplicación prioritaria para los trayectos entre Comunidades Autónomas (inter-territoriales -trayectos inter-urbanos entre Comunidades Autónomas-) e internacionales (también de carácter inter-urbano con enclaves de lugar de origen y destino en países distintos), y en ambos casos dichas normas cederán ante la legislación o la normativa europea[19]. A esto debe añadirse para determinadas Comunidades Autónomas como País Vasco un factor de complejidad mayor al ostentar las distintas Diputaciones Forales de los tres territorios históricos competencia en materia de inspección, control, sanción y concesión de autorizaciones administrativas para el sector de transporte por carretera, lo que refleja una interacción y coexistencia de cinco bloques normativos diferenciados (europeo, estatal, autonómico, foral y local)[20]. Y todo ello sin obviar que circunscrito al ámbito territorial autonómico, la Comunidad Autónoma es la competente para ofrecer respuesta de forma coordinada a las demandas de transporte que puedan hacerse a nivel metropolitano. En efecto, las grandes comunidades urbanas o aglomeraciones precisan de sistemas de transportes eficientes y sincronizados[21]. Esto no obsta para que como advertimos las Comunidades Autónomas hayan permitido a las entidades municipales normativizar

[18] Sobre esta cuestión véase la clara aportación de PERTIERRA RODRÍGUEZ, J.L., "La unidad de mercado en el transporte de viajeros por carretera en España", en *Actualidad Jurídica del transporte por carretera,* Fundación Francisco Corell, Madrid, 2005, pp. 125-132.

[19] En relación con la distribución de competencias puede verse, entre otros, QUINTANA LÓPEZ, T., y CASARES MARCOS, A., "Distribución de competencias en materia de transporte terrestre entre Estado, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carretera y Ferrocarril* (P. Menéndez dir.), Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 489-555.

[20] En relación a la pluralidad de bloques normativos coexistentes y la cascada de la especificidad, puede verse ÁLVAREZ RUBIO, J.J., "La regla de especificidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales", en *La Ley*, 29 de octubre de 2010, pp. 1-6.

[21] Posibilidad recogida en el artículo 59 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local. BOE nº 80 de 03 de abril de 1985.

el transporte urbano[22]. Esta cesión encuentra respaldo normativo en la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases de régimen local. Así, el artículo 25.2.g de la citada norma recoge que "El municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, en los términos de las legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas, en la siguientes materias: g) Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano". Junto a dicho precepto, recuérdese lo dispuesto por el artículo 26.1.d de la misma ley que indica expresamente que "Los Municipios deberán prestar, en todo caso, los servicios siguientes: d) En los Municipios con población superior a 50.000 habitantes, además: transporte colectivo urbano de viajeros y medio ambiente urbano". Y finalmente el artículo 86.2 de esta ley consolida la cesión al indicar que "Se declara la reserva en favor de las Entidades Locales de las siguientes actividades o servicios esenciales: […] transporte público de viajeros".

IV. La autorización administrativa para el ejercicio profesional y la materialización de servicios de transporte público de viajeros y su intermediación

La doctrina especializada se ha posicionado ampliamente sobre la contundencia y literalidad de la LOTT a la hora de exigir una autorización habilitante para la prestación y/o ejecución de servicios de transporte público de personas (autocares, autobuses, Taxis, VTC). El artículo 42.1 de dicha ley así lo expresa[23], indicando que compete a la Administración Estatal o a la Comunidad Autónoma correspondiente su emisión [24]. No obstante recuérdese que según la cesión de competencias comentada, para los servicios de transporte discrecional de viajeros en Taxi urbanos debe obtenerse una licencia de transporte urbano expedida por la autoridad municipal correspondiente, en cambio para los inter-urbanos intra-autonómicos su expedición corresponde a la Administración autonómica[25] (teniendo en cuenta como

[22] Entre otros: CARBONELL PORRAS, E., y CANO CAMPOS, T., *Los transportes urbanos,* Iustel, Madrid, 2006, pp. 122, 237 y ss; GÓRRIZ LÓPEZ, C., "Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal", en *RDT*, nº 16, 2015, pp. 77-95.

[23] Artículo 42: 1. La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.
Como regla general, las autorizaciones de transporte público deberán domiciliarse en el lugar en que su titular tenga su domicilio fiscal.

[24] Sobre la autorización de transporte véase: LAGUNA DE PAZ, J.C., "Las autorizaciones administrativas en el transporte terrestre", en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carretera y Ferrocarril* (P. Menéndez dir.), Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 591-634.

[25] El artículo 123 de la LOTT establece ciertas condiciones para la obtención de autorización de transporte interurbano al indicar que: El otorgamiento de las autorizaciones habilitantes para la realización de transportes discrecionales interurbanos en vehículos de turismo estará condicionado a que el solicitante sea previamente titular de la licencia municipal que habilite para la prestación de la

advertimos las competencias de las Diputaciones Forales en Comunidades como el País Vasco)[26]. Dicha autorización habilitante regulada en la LOTT es exigible tanto al prestador de los servicios o transportista como a aquellas personas físicas o jurídicas que se dediquen a la intermediación. Téngase en cuenta que para aquellos casos en los medie un comisionista o un intermediario éste deberá de ser calificado como porteador contractual relegando al prestador material de los servicios a la posición de porteador o transportista efectivo. El papel del comisionista o intermediario en el contrato de comisión de transporte como transportista contractual es claramente evidente en aquellos contratos que tengan como objeto principal el transporte de pasajeros[27]. Así lo dictamina el TJUE en su Sentencia de 23 de octubre de 2014[28], aunque en este caso para el sector mercancías, cuando fija su criterio, muy acertadamente, al indicar que cuando la ejecución del transporte sea considerada la actividad principal, y no meramente accesoria de la relación contractual el intermediario o comisionista queda obligado a garantizar la propia ejecución del transporte y a asumir, en su caso, mediante la subrogación la posición del transportista, sus derechos y obligaciones.

La LOTT proyecta de forma nítida en su artículo 99.1[29] que la autorización habilitante exigida faculta o habilita al autorizado tanto para la realización o ejecución material del servicio de transporte de pasajeros como para intermediar en su contratación entre el usuario o cliente y el porteador o transportista efectivo, por lo que todas aquellas personas físicas o jurídicas que quieran dedicarse a dicha actividad deben

misma clase de servicios en el ámbito urbano. La autorización de transporte interurbano deberá domiciliarse en el mismo municipio que hubiese otorgado la licencia de transporte urbano.

[26] Sobre dicha particularidad, artículo 3.2 y artículo 3.3 de la Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo. Artículo 3.2: Corresponde a las Diputaciones forales de los territorios históricos el otorgamiento y la anulación de las autorizaciones de transporte interurbano residenciadas en sus respectivos territorios, dentro de los contingentes, en su caso, así como la inspección y sanción de los servicios de carácter urbano. Les corresponde también el establecimiento de áreas de prestación conjunta y zonas de régimen especial, la creación de las Comisiones del Taxi y todas aquellas facultades que se les atribuyan por la presente ley y demás normativa de aplicación. Artículo 3.3: Corresponde a los Ayuntamientos, dentro del ámbito de transporte urbano, el otorgamiento y anulación de licencias de transporte; la planificación, la inspección y sanción de los servicios; la fijación de tarifas, con sujeción a lo dispuesto en la legislación sobre control de precios, y la acreditación, en su caso, de la aptitud de los conductores. Les corresponde también la elaboración y aprobación de las correspondientes ordenanzas municipales reguladoras de la prestación del servicio, con sujeción a lo dispuesto en esta Ley y sus normas de desarrollo.

[27] Respecto al contrato de transporte, su concepto y caracteres, entre otros puede verse la distinción entre el contrato de transporte de viajeros y mercancías a GÓRRIZ LÓPEZ, C., "El contrato de transporte terrestre de mercancías", en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carretera y Ferrocarril* (P. Menéndez dir.), Tomo II, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 709-715.

[28] Asunto C-305/13. http://curia.europa.eu/juris/document. (última visita 28/04/2019).

[29] La autorización de transporte público de viajeros habilita tanto para realizar transportes de esta clase, en las condiciones señaladas en el artículo 54, como para intermediar en su contratación.

poseer obligatoriamente la autorización correspondiente[30]. Y no solo eso, también todas aquellas condiciones que legal y/o reglamentariamente se impongan.

En relación a la legislación autonómica, sin ánimo de exhaustividad, quisiéramos realizar una referencia a la legislación vasca. La norma clave es la Ley 2/2000, de 29 de junio, de Transporte Público Urbano e Interurbano de Viajeros en Automóviles de Turismo[31]. Su artículo 7 exige la concesión de la licencia y autorización de las Administraciones competentes de la Comunidad Autónoma del País Vasco. En este sentido es necesario identificar que la Licencia habilita para la ejecución del transporte urbano y la Autorización para la materialización de servicios de transporte de carácter interurbano. Como puede apreciarse ni Licencia (expedida por Ayuntamientos) ni autorización (expedida por Diputaciones Forales) tienen una duración máxima. Por otro lado es ciertamente significativo lo preceptuado por un artículo 5 que delimita la calificación de transportista a aquellos titulares de la oportuna licencia y/o autorización que efectúen operaciones de transporte. Y finalmente, en materia de Licencias y/o Autorizaciones sería necesario o cuanto menos interesante reseñar que la norma vasca restringe la libre transmisibilidad de éstas a una serie de supuestos tasados como pudieran ser la jubilación, el fallecimiento, y la imposibilidad de ejercer la profesión, permitiendo eso sí, la transmisión de la Licencia y/o Autorización sin limitación ni restricción una vez que el titular de la Licencia adquiera como tal una antigüedad superior a 10 años. Una previsión a nuestro juicio muy acertada al vincular o comprometer durante ese periodo al titular de la Licencia y/o Autorización a su mantenimiento evitando con ello la volatilidad en la oferta de un sector del transporte público[32] que merece, requiere y le es exigible su mantenimiento en el tiempo, pues como bien apuntamos anteriormente es un servicio de interés general y por lo tanto indispensable.

V. Conclusión final

Da la sensación de que arrecian la irrupción de tiempos en los que, con mayor o menor interés, mayor o menor acierto, y mayor o menor oportunismo, se abandera el cuestionamiento de la necesidad o no de amparar la intervención administrativa o pública de determinados sectores o mercados. La liberalización del sector del Taxi si acaba materializándose, tal vez traiga después la liberalización y la ausencia de

[30] Sobre la materialización de la exigencia de autorización habilitante para el ejercicio de la actividad de transportista, también Taxis y VTCs puede verse el excelente estudio del profesor GÓRRIZ LÓPEZ, C., *op. cit.*, nota 22.
[31] BOPV nº 146 de 01 de agosto de 2000 y BOE nº 299 de 13 de diciembre de 2011.
[32] Artículos 1 y 2.2 de la Ley Vasca. Artículo 1: El objeto de esta ley es la regulación de transporte público urbano e interurbano de viajeros realizados en vehículos de turismo, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Artículo 2.2: Son transportes públicos aquellos que se llevan a cabo por cuenta ajena mediante retribución económica.

intervención administrativa en el sector del transporte de viajeros en autocar o autobús, y así sucesivamente.

En nuestra opinión, y en sede de conclusiones, cabe reseñar que las instituciones deben garantizar el interés general y la libre circulación de personas, y a su vez deben evitar las actividades anticompetitivas, la competencia desleal y la merma de la seguridad. La importancia económica del sistema estatal de transporte se incrementa en un contexto económico y comercial caracterizado por economías especializadas, competitivas e independientes que requieren de un sistema comercial internacional y nacional que se asiente sobre un óptimo sistema de transporte. Pues un óptimo sistema de transporte permite vertebrar un país y su funcionamiento, potenciando con ello la movilidad de las personas, empresas y mercancías garantizando el modelo productivo, la ampliación de mercados y la consolidación de las estructuras territoriales.

Volvemos a reiterar, el principio de universalidad en la prestación de los servicios de transporte público de interés general por carretera debe blindarse no dejando al arbitrio de los operadores económico-empresariales su prestación, y en consecuencia el control sobre la oferta, que de ser así, respondería única y exclusivamente al criterio del beneficio industrial en detrimento del interés general.

En definitiva, el servicio de Taxis se concibe, y debe seguir concibiéndose, como una modalidad de transporte urbano que constituye un servicio de interés público (controlado en cuanto a medidas de seguridad, calidad y accesibilidad por parte de la Administración Pública competente), y sometido a una profunda regulación (contingentes de licencias y la instauración de tarifas reguladas) dedicada a garantizar dichas características.

VI. Bibliografía

AGOUÉS MENDIZABAL, C, “La intervención administrativa en el transporte de viajeros por carretera”, en *RDT*, nº 7, 2011, pp. 51-59.

AGUADO I CUDOLÀ, V., “Las potestades de inspección y sanción en materia de transporte terrestre: garantizar el cumplimiento de la legislación, asegurar el buen funcionamiento del sistema”, en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril* (P. Menéndez dir.), Tomo II, Cizur Menor, Aranzadi, 2014, pp. 237-287.

ÁLVAREZ RUBIO, J.J., "Jurisdicción y Arbitraje en el nuevo Convenio Uncitral", en *Las Reglas de Rotterdam: la regulación del contrato de transporte internacional de mercancías por mar* (A. Emparanza ed.), Marcial Pons, Madrid, 2010, pp.313-336.

- "La regla de especificidad como cauce para superar los conflictos normativos entre el Derecho comunitario y los Convenios internacionales en materias especiales", en *La Ley*, 29 de octubre de 2010, pp. 1-6.

BELINTXON MARTÍN, U., *La necesaria adecuación de la legislación vasca del transporte a la dimensión transfronterizo*, Aranzadi Thomson Reuters, Cizur Menor, 2018, pp. 28-30.

CANO CAMPOS, T., "El transporte urbano por carretera", en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carreteras y Ferrocarril* (P. Menéndez dir.), Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 766-778.

CARBONELL PORRAS, E., y CANO CAMPOS, T., *Los transportes urbanos,* Iustel, Madrid, 2006, pp. 122, 237 y ss; GORRIZ LOPEZ, C., "Uber. Transporte de pasajeros y competencia desleal", en *RDT*, nº 16, 2015, pp. 77-95.

FERNÁNDEZ FARRERES, G., "Los transportes por carretera y competencia", en *Transporte y competencia. Los procesos de liberalización de los transportes aéreo, marítimo y terrestre y la aplicación del Derecho de la competencia* (G. Fernández Farreres dir.), Civitas, Madrid, 2004, pp. 423, 469 y ss.

GÓRRIZ LÓPEZ, C., "El contrato de transporte terrestre de mercancías", en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carretera y Ferrocarril* (P. Menéndez dir.), Tomo II, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 709-715.

IRIARTE ÁNGEL, J.L., "La armonización del Derecho internacional privado de la Unión Europea", en *Jado: boletín de la Academia Vasca de Derecho*, nº 9, 2006, pp. 47-73.

- "Prólogo", en *La necesaria adecuación de la legislación vasca del transporte a la dimensión transfronteriza* (U. Belintxon dir.), Thomson Reuters Aranzadi, Cizur Menor, 2018, pp. 17-19.

LAGUNA DE PAZ, J.C., "Las autorizaciones administrativas en el transporte terrestre", en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carretera y Ferrocarril* (P. Menéndez dir.), Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 591-634.

MORENO, F.J., "La problemática de las VTC v Taxis", en *La Ley Digital*, febrero 2019, pp. 1-10.

OLMEDO PERALTA, E., "Liberalizar el transporte urbano de pasajeros para permitir la competencia más allá de Taxis y VTC: una cuestión de política de la competencia", en *Revista de Estudios Europeos*, nº 70, julio-diciembre, 2017, p. 276.

PERTIERRA RODRÍGUEZ, J.L., "La unidad de mercado en el transporte de viajeros por carretera en España", en *Actualidad Jurídica del transporte por carretera,* Fundación Francisco Corell, Madrid, 2005, pp. 125-132.

QUINTANA LÓPEZ, T., y CASARES MARCOS, A., "Distribución de competencias en materia de transporte terrestre entre Estado, Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales, en *Régimen Jurídico del Transporte Terrestre: Carretera y Ferrocarril* (P. Menéndez dir.), Tomo I, Aranzadi, Cizur Menor, 2014, pp. 489-555.