

Opinión

El Tribunal de la UE y la solución al conflicto de los VTC con el taxi

Sonsoles Centeno y Natalia Olmos

Uno de los grandes éxitos de la Unión Europea es ofrecer soluciones a los ciudadanos en problemas aparentemente locales, bien porque la regulación es insatisfactoria o bien porque, habiéndose planteado ante los tribunales nacionales, no se logra la debida respuesta. Es lo que va a suceder con el conflicto entre el taxi y vehículos de transporte con conductor (VTC), aparentemente “cerrado” mediante sentencia del Tribunal Supremo de 2018, y que se ha reabierto a partir de la cuestión prejudicial elevada al Tribunal de Justicia de la UE por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en relación con la regulación de las licencias VTC del Área Metropolitana de Barcelona. En concreto, preguntaba sobre el requisito de la doble autorización y la proporción de una autorización VTC por cada treinta licencias de taxi.

El pasado 15 de diciembre, el abogado general del Tribunal europeo presentó sus conclusiones, y, si bien todos sabemos que no son vinculantes, resultan una indicación bastante fiable de lo que puede suceder en la mayor parte de los casos. El abogado general ha propuesto que se declare que dicho régimen es contrario a la libertad de establecimiento prevista en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la ratio de una autorización de una licencia VTC por cada treinta de taxi. Sin embargo, no ve problema alguno en justificar la exigencia de una autorización adicional siempre que no se dupliquen los controles ya efectuados en otros procedimientos. Es de destacar también su duda sobre el hecho de que los operadores del servicio de taxi cumplan con una obligación de servicio público en los términos previstos en la legislación europea.

Sin embargo, en lo que hace hincapié el abogado general, y que sería aplicable a cualquier restricción o diferencia de trato entre el taxi y los VTC, es que el mantenimiento de un equilibrio en el sector no puede ser considerado como una razón imperiosa de interés general. Esto exigiría, si se confirmasen estas conclusiones por el Tribunal, un análisis minucioso de las restricciones para comprobar que permiten garantizar verdaderamente objetivos de interés general como la protección del medio ambiente urbano o la seguridad vial.

Las conclusiones llegan en un momento particularmente rele-

vante en España, ya que el plazo transitorio establecido en el denominado “Real Decreto-Ley Ábalos” expiró el pasado mes de octubre. La mayor parte de las comunidades autónomas no tienen regulación, y las que cuentan con una podrían no reunir los cánones que exige el Derecho de la Unión Europea. Sería muy desafortunado no aprovechar este momento para aprobar una normativa que sea conforme a la sentencia que se dicte y a las recomendaciones de la Comisión Europea.

Evitar requisitos innecesarios

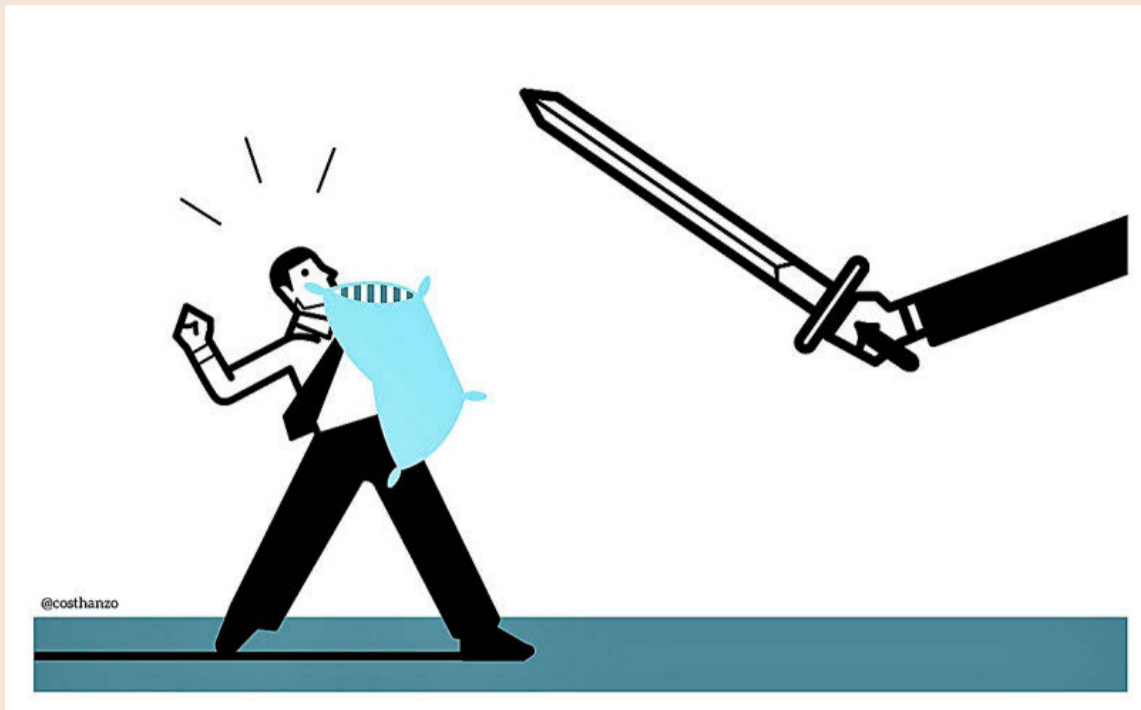
Estas recomendaciones buscan que los Estados adapten sus marcos regulatorios y adecuen sus mercados locales de transporte al Pacto Verde Europeo, ayudando al objetivo de descarbonización del transporte, al tiempo que garantizan este servicio a todos los ciudadanos. Unas medidas que han sido acogidas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y ciertas autoridades autonómicas en una Declaración reciente, en la que se hace un llamamiento a las comunidades autónomas para que regulen la prestación del servicio urbano de VTC en sus territorios y para que sus normas no introduzcan requisitos innecesarios desde el punto de vista del interés general o desproporcionados.

Todavía no sabemos lo que dirá finalmente el Tribunal de la UE, pero lo cierto es que la Comisión Europea, en el caso de que la sentencia replique lo señalado en las conclusiones del abogado general, realizará un seguimiento muy minucioso de su cumplimiento por tratarse de una cuestión esencial en la movilidad de las ciudades.

La denominada economía colaborativa ha venido para quedarse, y aunque el Derecho siempre va por detrás de la realidad, existen señales más que evidentes que demuestran que es necesario adaptarse, aprobando una normativa que garantice un servicio de transporte óptimo.

Los ciudadanos se merecen regulaciones que respondan a la realidad de hoy. No se pueden aprobar disposiciones que establezcan un nuevo parche o que simplemente sirvan para mantener el *statu quo* “disfrazado”, haciendo caso omiso a las recomendaciones de la Comisión Europea y desconociendo los criterios que eventualmente establezca el Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Lo que es evidente es que la Comisión Europea velará por el cumplimiento de las libertades de circulación en el mercado interior. Una vez más, la respuesta nos puede venir dada por la Unión Europea.

Socias de Pérez-Llorca



Cuando la deuda vale más que los activos



Ignacio de la Torre

Dicen que hay dos leyes inmutables en la economía: nada es infinito, y nada es gratis. En 2006 un conocido banco de inversión publicó un informe de estrategia con el llamativo título “*Cuando la deuda es un activo*”. El argumento se basaba en que la deuda presentaba un coste más barato que el de los recursos propios, y además proporcionaba un escudo fiscal, ya que los intereses reducen la carga impositiva. Por tanto, animaba a las empresas a que explotaran al máximo su capacidad para emitir deuda, para así aumentar su valoración.

Al año estalló la crisis de la deuda, y ésta “volvió a ser un gran pasivo”. De hecho, muchas empresas cayeron a raíz de esta insana decisión. Y por aquello de que los seres humanos no aprendemos de nuestros errores, la adicción a la deuda pasó de Occidente a Oriente, y la segunda economía del mundo, China, tiró del crédito barato para maximizar su crecimiento económico. Lo sano es que una economía crezca nominalmente en línea con su deuda nacional total (sector público y privado), de forma que la ratio de deuda sobre el PIB se mantenga estable. Pues bien, en el caso de China el endeudamiento (empresas, hogares y gobierno, sin contar la mayorista bancaria) ha crecido muy por encima de su PIB desde 2008, pasando de 1,5 veces a 3 veces su PIB. En otras palabras, China ha necesitado mucho más de un yuan de crédito para generar un yuan de nuevo PIB.

Una parte de este gran endeudamiento se ha dirigido a financiar la enorme burbuja inmobiliaria que afrontó el país desde entonces. Se trata, en mi opinión, de la mayor de la historia, ya que abarca al mayor mercado que jamás se haya generado, con un valor total estimado de 52 billones de dólares (ligeramente inferior a la suma de los mercados de bonos y de acciones en Estados Unidos).

Otra parte se asignó a costear importantes infraestructuras elegidas por los gobiernos provinciales del Partido Comunista, a través de entidades vehículo que emitían deuda fuera del balance de estos (llamados LGFV, siglas de Local Government Financing Vehicles), y que se financiaban en gran parte con la venta de suelo a las promotoras para seguir alimentando la burbuja inmobiliaria. Se seguían criterios políticos para construir dichas infraestructuras, no criterios económicos. Son los famosos “puentes a ninguna parte”, que generaban empleo, pero dudosa ren-

tabilidad. El problema es que la rentabilidad del activo es la que, en teoría, afronta el pago de la deuda.

Ese mundo toca a su fin. La burbuja inmobiliaria china comenzó a estallar a finales del año 2022, y, con ella, la capacidad para seguir financiando infraestructuras cuestionables. Ahora se hace frente a una dura realidad, parecida a la que sufrió el sector corporativo occidental en 2008: la de que los activos valen menos que la deuda.

Y esta realidad ocurre en un momento muy frágil para China, un contexto en el que tiene que lidiar con una crisis sanitaria sin precedentes que ha generado una caída del consumo (del 5,9% el pasado mes de noviembre en tasa interanual), así como una debilidad de sus exportaciones, a medida que los occidentales migran su gasto de bienes a servicios.

Implicaciones globales

Las implicaciones de esta situación serán muy profundas para China y para el mundo, como estamos señalando en varios informes recientes. Expongamos algunas:

Primera: los excesos de endeudamiento provocan un periodo de digestión que conlleva un menor crecimiento económico futuro.

Segunda: el menor crecimiento económico futuro, exacerbado por las preocupantes tendencias en demografía y en productividad, posiblemente redunden en que China no superará a Estados Unidos como primera economía del mundo.

Tercera: el estallido de la burbuja inversora china generará una demanda de materias primas sensiblemente menor a la del pasado, algo que afectará a sus precios, lo que generará un mecanismo de contagio hacia países productores (la cuenca andina, el África subsahariana, Australia, Indonesia, etc.).

Cuarta: las finanzas públicas chinas se resentirán a medida que el Gobierno central, que ya afronta un relevante déficit fiscal, intente acudir al rescate de las administraciones regionales y de las compañías públicas.

Quinta: en función de la gravedad de la crisis inmobiliaria, esta crisis de deuda podrá devenir en una crisis bancaria. De hecho, ya se observan las primeras tensiones en el mercado interbancario chino.

En una publicación de 1988, Bennett Stewart y David Glassman afirmaban: “los recursos propios son suaves, la deuda es dura; los recursos propios perdonan, la deuda es insistente; los recursos propios son una almohada, la deuda es una espada”. Estamos ahí.

Economista jefe de Arcano Partners, profesor en IE Business School