Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera)

de 15 de marzo de 2017 *

«Procedimiento prejudicial — Artículo 96 TFUE — Aplicabilidad — Normativa nacional que prohíbe a los servicios de taxi la puesta a disposición de plazas individuales — Normativa nacional que prohíbe a los servicios de taxi la predeterminación de su destino — Normativa nacional que prohíbe a los servicios de taxi la captación de clientes»

En el asunto C-253/16,

que tiene por objeto una petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 TFUE, por la cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas, Bélgica), mediante resolución de 21 de abril de 2016, recibida en el Tribunal de Justicia el 3 de mayo de 2016, en el procedimiento entre

FlibTravel International SA,

Léonard Travel International SA

y

AAL Renting SA,

Haroune Tax SPRL,

Saratax SCS,

Ryad SCRI,

Taxis Bachir & Cie SCS,

Abdelhamid El Barjraji,

Abdelouahab Ben Bachir,

Sotax SCRI,

Mostapha El Hammouchi,

Boughaz SPRL,

Sahbaz SPRL,

Jamal El Jelali,

* Lengua de procedimiento: francés.

Mohamed Chakir Ben Kadour,

Taxis Chalkis SCRL,

Mohammed Gheris,

Les délices de Fes SPRL,

Abderrahmane Belyazid,

E.A.R. SCS,

Sotrans SPRL,

B.M.A. SCS,

Taxis Amri et Cie SCS,

Aramak SCS,

Rachid El Amrani,

Mourad Bakkour,

Mohamed Agharbiou,

Omar Amri,

Jmili Zouhair,

Mustapha Ben Abderrahman,

Mohamed Zahyani,

Miltotax SPRL,

Lextra SA,

Ismael El Amrani,

Farid Benazzouz,

Imad Zoufri,

Abdel-Ilah Bokhamy,

Ismail Al Bouhali,

Bahri Messaoud & Cie SCS,

Mostafa Bouzid,

BKN Star SPRL,

M.V.S. SPRL,

A.B.M.B. SCS,

Imatrans SPRL,

Reda Bouyaknouden,

Ayoub Tahri,

Moulay Adil El Khatir,

Redouan El Abboudi,

Mohamed El Abboudi,

Bilal El Abboudi,

Sofian El Abboudi,

Karim Bensbih,

Hadel Bensbih,

Mimoun Mallouk,

Abdellah El Ghaffouli,

Said El Aazzoui,

EL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Sala Tercera),

integrado por el Sr. L. Bay Larsen, Presidente de Sala, y los Sres. M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan y D. Šváby (Ponente), Jueces;

Abogado General: Sr. N. Wahl;

Secretario: Sr. A. Calot Escobar;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos;

consideradas las observaciones presentadas:

— en nombre de FlibTravel International SA y Léonard Travel International SA, por el Sr. P. Frühling, avocat;

— en nombre de AAL Renting SA y Haroune Tax SPRL, por el Sr. V. Defraiteur, avocat;

— en nombre de Saratax SCS, Ryad SCRI, Taxis Bachir & Cie SCS, Abdelhamid El Barjraji, Abdelouahab Ben Bachir, Sotax SCRI, Mostapha El Hammouchi, Boughaz SPRL, Sahbaz SPRL, Jamal El Jelali, Mohamed Chakir Ben Kadour, Taxis Chalkis SCRL, Mohammed Gheris, Les délices de Fes SPRL, Abderrahmane Belyazid, E.A.R. SCS, Sotrans SPRL, B.M.A. SCS, Taxis Amri y Cie SCS, Aramak SCS, Rachid El Amrani, Mourad Bakkour, Mohamed Agharbiou, Omar Amri, Jmili Zouhair, Mustapha Ben Abderrahman, Mohamed Zahyani, Miltotax SPRL, Lextra SA, Ismael El

Amrani, Farid Benazzouz, Imad Zoufri, Abdel-Ilah Bokhamy, Ismail Al Bouhali, Bahri Messaoud & Cie SCS, Mostafa Bouzid, BKN Star SPRL, M.V.S. SPRL, A.B.M.B. SCS, Imatrans SPRL, Reda Bouyaknouden, Ayoub Tahri, Moulay Adil El Khatir, Redouan El Abboudi, Mohamed El Abboudi, Bilal El Abboudi, Sofian El Abboudi, Karim Bensbih, Hadel Bensbih, Mimoun Mallouk, Abdellah El Ghaffouli y Said El Aazzoui, por el Sr. D. Ribant y la Sra. I. Ferrant, avocats;

— en nombre de la Comisión Europea, por el Sr. W. Mölls y la Sra. J. Hottiaux, en calidad de agentes;

oídas las conclusiones del Abogado General, presentadas en audiencia pública el 21 de diciembre de 2016;

dicta la siguiente

Sentencia

1 La petición de decisión prejudicial tiene por objeto la interpretación del artículo 96 TFUE, apartado 1.

2 Esta petición se ha presentado en el contexto de un litigio en el que se ejercita una acción de cesación por parte de FlibTravel International SA (en lo sucesivo, «FlibTravel») y Léonard Travel International SA (en lo sucesivo, «Léonard Travel»), sociedades que explotan líneas regulares de transporte de personas en autocares, contra personas físicas y jurídicas que, respectivamente, ejercen actividades de conductor de taxi y explotan servicios de taxi, por supuesta competencia desleal de las segundas en perjuicio de las primeras.

Marco jurídico belga

3 La ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (Decreto Legislativo de la Región de Bruselas-Capital relativo a los servicios de taxi y a los servicios de alquiler de automóviles con conductor), de 27 de abril de 1995 (*Moniteur belge* de 1 de junio de 1995, p. 15510), en su versión modificada por la ordonnance (Decreto Legislativo) de 20 de julio de 2006 (*Moniteur belge* de 29 de septiembre de 2006) (en lo sucesivo, «Decreto Legislativo de 27 de abril de 1995»), dispone, en su artículo 2, apartados 1 y 2, lo siguiente:

«1) “servicios de taxi”: aquellos servicios dedicados al transporte remunerado de pasajeros mediante vehículos automóviles con conductor que cumplan los siguientes requisitos:

a) el vehículo, de tipo automóvil, automóvil mixto o minibús, en el sentido del Real Decreto de 15 de marzo de 1968, por el que se establece el Reglamento General relativo a los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos automóviles y sus remolques, sus elementos y los accesorios de seguridad, deberá ser idóneo, según su tipo de construcción y su equipamiento, para transportar nueve personas como máximo —incluido el conductor— y estar destinado a tal fin;

b) el vehículo será puesto a disposición del público, bien en un punto de estacionamiento determinado en la vía pública en el sentido del règlement général sur la police de la circulation routière [Código de la Circulación], bien en cualquier otro lugar no abierto a la circulación pública;

c) la puesta a disposición se referirá al vehículo y no a cada una de las plazas que contenga cuando el vehículo se utilice como taxi, y a cada una de las plazas del vehículo y no al vehículo en sí mismo cuando éste se utilice como taxi colectivo con la autorización del Gobierno de la Región de Bruselas-Capital;

d) el destino será fijado por el cliente;

2) “servicios de alquiler de automóvil con conductor”: todos los servicios de transporte remunerado de pasajeros mediante vehículos automóviles que no sean servicios de taxi y que sean prestados mediante vehículos de tipo automóvil, automóvil mixto o minibús, con excepción de los vehículos acondicionados como ambulancias».

4 A tenor del artículo 3, primer párrafo, de este Decreto Legislativo:

«Nadie podrá explotar, sin la autorización del Gobierno [de la Región de Bruselas-Capital], un servicio de taxi mediante uno o varios vehículos que tengan como punto de partida una vía pública o cualquier otro lugar no abierto a la circulación pública situado en el territorio de la Región de Bruselas-Capital.»

5 El artículo 16 del mismo Decreto Legislativo tiene la siguiente redacción:

«Nadie podrá explotar en el territorio de la Región de Bruselas-Capital, sin la autorización del Gobierno [de esta Región], servicios de alquiler de automóvil con conductor mediante la utilización de uno o varios vehículos.

Solo quienes sean titulares de una autorización expedida por el Gobierno [de la Región de Bruselas-Capital] podrán efectuar prestaciones de servicios cuyo punto de partida para el usuario esté situado en el territorio de la Región de Bruselas-Capital.

[…]»

6 El arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (Decreto del Gobierno de la Región de Bruselas-Capital relativo a los servicios de taxi y a los servicios de alquiler de automóviles con conductor), de 29 de marzo de 2007 (*Moniteur belge* de 3 de mayo de 2007, p. 23526), en su versión modificada por el Decreto del Gobierno de la Región de Bruselas-Capital de 27 de marzo de 2014 (*Moniteur belge* de 17 de abril de 2014), dispone, en su artículo 31, punto 7, que está prohibido que los conductores «capten clientes o encomienden su captación a un tercero».

Litigio principal y cuestiones prejudiciales

7 FlibTravel y Léonard Travel explotan una línea regular de autocares que enlaza, en particular, la estación de Midi en Bruselas (Bélgica) con el aeropuerto de Charleroi (Bélgica), en el marco de una convención de subconcesión celebrada con Brussels South Charleroi Airport.

8 El 21 de mayo de 2014, FlibTravel y Léonard Travel presentaron una demanda contra los demandados en el litigio principal ante el presidente del tribunal de commerce francophone de Bruxelles (Tribunal Mercantil francófono de Bruselas, Bélgica) solicitando la cesación de prácticas que consideran actos contrarios a las prácticas comerciales leales, en la medida en que infringen el artículo 2, apartado 1, letras c) y d), del Decreto Legislativo de 27 de abril de 1995.

9 En apoyo de su acción de cesación, alegan que, en la estación de Bruselas-Midi, los demandados en el litigio principal o personas que trabajan para ellos captan pasajeros que se dirigen al aeropuerto de Charleroi a fin de reagruparlos en «taxis de tipo monovolumen» para posteriormente, cuando estos taxis están completos, llevarlos a dicho aeropuerto. Por consiguiente, reprochan a aquellos demandados, en particular, la agrupación de pasajeros que tienen un mismo destino, la tarificación del servicio por pasajero y no por vehículo y la captación de clientes.

10 Mediante sentencia de 11 de febrero de 2015, el presidente de dicho tribunal desestimó íntegramente la demanda presentada por FlibTravel y Léonard Travel por considerar que no se habían probado los hechos alegados.

11 El 13 de julio de 2015, los demandantes en el litigio principal interpusieron recurso de apelación contra la citada sentencia ante la cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas, Bélgica).

12 Este órgano jurisdiccional estima que, en virtud del artículo 2, apartado 1, letras c) y d), del Decreto Legislativo de 27 de abril de 1995, las personas que explotan taxis no pueden poner a disposición de sus pasajeros plazas individuales, en lugar del vehículo en su totalidad, ni predeterminar su destino. Igualmente, considera que las prácticas litigiosas constituyen captación de clientes en el sentido del artículo 31, punto 7, del Decreto de la Región de Bruselas-Capital relativo a los servicios de taxi y a los servicios de alquiler de automóviles con conductor, de 29 de marzo de 2007, en su versión modificada por el Decreto del Gobierno de la Región de Bruselas-Capital de 27 de marzo de 2014. En su opinión, tales prácticas infringen estas disposiciones y constituyen actos contrarios a las prácticas comerciales leales. Estima que, por tal motivo, dichas prácticas están prohibidas y pueden ser objeto de una orden de cesación a instancia de parte interesada.

13 No obstante, el órgano jurisdiccional remitente alberga dudas en cuanto a la conformidad de dichas disposiciones con el artículo 96 TFUE, apartado 1, habida cuenta, en particular, de que no se notificó a la Comisión Europea el Decreto Legislativo de 27 de abril de 1995.

14 Más concretamente, el órgano jurisdiccional remitente se pregunta si la aplicabilidad del artículo 96 TFUE, apartado 1, al asunto del que conoce, en la medida en que esta disposición se refiere al «transporte dentro de la Unión», presupone que el transporte en cuestión tenga dimensión transnacional. Expone que las prestaciones de transporte sobre las que se ha de pronunciar no benefician exclusivamente a los nacionales habida cuenta de la dimensión internacional de la estación y del aeropuerto considerados. El órgano jurisdiccional remitente se interroga también acerca de la interpretación de los términos «precios y condiciones» que figuran en el artículo 96 TFUE, apartado 1, así como sobre la cuestión de si la protección de industrias determinadas que esta disposición permite se aplica a industrias de transporte como las que ofrecen servicios de taxi.

15 En estas circunstancias, tras haber preguntado a las partes sobre la conformidad de las disposiciones del Decreto Legislativo de 27 de abril de 1995 con el artículo 96 TFUE, apartado 1, la cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Apelación de Bruselas) decidió suspender el procedimiento y plantear al Tribunal de Justicia las cuestiones prejudiciales siguientes:

«1) ¿Debe interpretarse el artículo 96 TFUE, apartado 1, en el sentido de que puede aplicarse a los precios y condiciones impuestos por un Estado miembro a quienes explotan servicios de taxi cuando:
   a) las carreras de los taxis de que se trata sólo salen de las fronteras nacionales de forma excepcional,
   b) una parte significativa de la clientela de los taxis de que se trata está constituida por nacionales o residentes de la Unión Europea que no son nacionales ni residentes del Estado miembro en cuestión, y
   c) en las circunstancias concretas del asunto, las carreras de taxi controvertidas son a menudo, para el pasajero, tan sólo una etapa de un viaje más largo, cuyo punto de llegada o de partida se sitúa en un país de la Unión distinto del Estado miembro en cuestión?

2) ¿Debe interpretarse el artículo 96 TFUE, apartado 1, en el sentido de que puede aplicarse a condiciones de explotación distintas de las condiciones tarifarias y las condiciones de obtención de la autorización para ejercer la actividad de transporte de que se trata, tales como, en el caso de autos, la prohibición de ofrecer plazas individuales en lugar del conjunto del vehículo y la

prohibición de determinar por sí mismos el destino de una carrera propuesta a la clientela impuestas a quienes explotan taxis, que tienen como consecuencia impedir a éstos la agrupación de clientes que tengan un mismo destino?

3) ¿Debe interpretarse el artículo 96 TFUE, apartado 1, en el sentido de que prohíbe, salvo que sean autorizadas por la Comisión, medidas como las contempladas en la segunda cuestión:
   a) que tengan como objetivo general, entre otros, la protección de quienes explotan servicios de taxi frente a la competencia de las empresas de alquiler de automóviles con conductor, y
   b) que tengan como efecto específico en las circunstancias concretas del asunto la protección de las empresas de autocares frente a la competencia de quienes explotan servicios de taxi?

4) ¿Debe interpretarse el artículo 96 TFUE, apartado 1, en el sentido de que prohíbe, salvo autorización de la Comisión, una medida que imponga a quienes explotan servicios de taxi la prohibición de captar clientes, cuando dicha medida tenga por efecto, en las circunstancias concretas del asunto, reducir la capacidad de aquéllos para conseguir los clientes de un servicio de autocares con el que compiten?»

Sobre las cuestiones prejudiciales

16 Mediante su segunda cuestión prejudicial, que es preciso examinar en primer lugar, el órgano jurisdiccional remitente pregunta, en esencia, si el artículo 96 TFUE, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que es aplicable a una normativa nacional, como la controvertida en el litigio principal, que regula las condiciones en las que han de prestar los servicios de taxi.

17 Esta disposición establece que quedará prohibida la imposición por un Estado miembro, al transporte dentro de la Unión, de precios y condiciones que impliquen en cualquier forma una ayuda o protección a una o más empresas o industrias determinadas, a menos que tal imposición haya sido autorizada por la Comisión.

18 Según jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia, para la interpretación de una disposición de Derecho de la Unión procede tener en cuenta no sólo el tenor de ésta, sino también su contexto y los objetivos que pretende alcanzar la normativa de que forma parte (sentencia de 16 de noviembre de 2016, Hemming y otros, C-316/15, EU:C:2016:879, apartado 27 y jurisprudencia citada).

19 A este respecto, del tenor del artículo 96 TFUE, apartado 1, resulta que su objeto es regular las normativas nacionales aplicables a los transportes dentro de la Unión relativas a los precios y condiciones que impliquen en cualquier forma una ayuda o protección a una o más «empresas» o industrias determinadas.

20 Esta disposición tiene por objeto evitar que los Estados miembros adopten medidas de ayuda o protección que beneficien indirectamente a los clientes del operador en cuestión que les aplica dichos precios y condiciones y no medidas de ayuda o protección que beneficien directamente a otros operadores que se encuentren en una relación de competencia con el operador de que se trate.

21 Esta interpretación resulta corroborada por el artículo 96 TFUE, apartado 2, en virtud del cual la Comisión, para autorizar una medida en principio prohibida por el artículo 96 TFUE, apartado 1, debe tener especialmente en cuenta las exigencias de una política económica regional adecuada, las necesidades de las regiones subdesarrolladas y los problemas de las regiones gravemente afectadas por circunstancias políticas.

22 Por tanto, el artículo 96 TFUE, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que no se aplica a una normativa como la controvertida en el litigio principal.

23 La interpretación contraria, mantenida por los demandados en el litigio principal, menoscabaría además el efecto útil del artículo 58 TFUE, que implica, conforme al artículo 91 TFUE, que la aplicación de los principios de libertad de las prestaciones de servicios de transporte se realice mediante la ejecución de la política común de transportes (véase la sentencia de 22 de diciembre de 2010 Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, apartado 30), en la medida en que el artículo 96 TFUE, apartado 1, tendría entonces por efecto prohibir directamente una gran parte de las medidas que podrían calificarse de restricciones a la libre prestación de servicios de transporte sin que el legislador de la Unión hubiera adoptado la norma correspondiente.

24 A la vista de cuanto antecede, procede responder a la segunda cuestión prejudicial que el artículo 96 TFUE, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que no se aplica a restricciones impuestas a los operadores de taxi, como las controvertidas en el litigio principal.

25 Habida cuenta de la respuesta dada a la segunda cuestión prejudicial, no procede responder a las restantes cuestiones planteadas.

Costas

26 Dado que el procedimiento tiene, para las partes del litigio principal, el carácter de un incidente promovido ante el órgano jurisdiccional remitente, corresponde a éste resolver sobre las costas. Los gastos efectuados por quienes, no siendo partes del litigio principal, han presentado observaciones ante el Tribunal de Justicia no pueden ser objeto de reembolso.

En virtud de todo lo expuesto, el Tribunal de Justicia (Sala Tercera) declara:

El artículo 96 TFUE, apartado 1, debe interpretarse en el sentido de que no se aplica a restricciones impuestas a los operadores de taxi, como las controvertidas en el litigio principal.

Firmas