



## COMMUNIQUE DE PRESSE n° 206/22

Luxembourg, le 15 décembre 2022

Conclusions de l'avocat général dans l'affaire C-50/21 | Prestige and Limousine

### **Selon l'avocat général Szpunar, la limitation du nombre d'autorisations de voitures de tourisme avec chauffeur dans la zone métropolitaine de Barcelone viole la liberté d'établissement**

*La viabilité économique des services de taxi ne saurait en soi justifier ce système d'autorisations*

Tant les taxis que les « voitures de tourisme avec chauffeur » (VTC) effectuent des services de transport privé local. En Espagne, les VTC ont traditionnellement couvert le marché des transports interurbains, mais ils se sont fait une place dans le transport intra-urbain au cours des dernières années. Par conséquent, le modèle classique de taxi, protégé de la concurrence grâce à la réglementation étatique, a été contesté. Face à l'apparition de fournisseurs de services de VTC de plus en plus nombreux, l'autorité réglementaire espagnole est intervenue aux niveaux national et local.

Dans la zone métropolitaine de Barcelone (ci-après l'« AMB »), des autorisations spécifiques sont requises pour pouvoir fournir des services de VTC urbains et de telles autorisations sont limitées à une autorisation de VTC pour 30 licences de taxi. En pratique, dès lors que le nombre de licences de taxi est resté inchangé au cours des 35 dernières années, les opérateurs souhaitant accéder au marché des VTC ont été privés d'accès à ces autorisations. S'agissant de l'autorisation supplémentaire requise, à l'époque des faits, les autorisations d'exercer l'activité de VTC permettaient de fournir des « services urbains et interurbains sur l'ensemble du territoire national ».

La société Prestige and Limousine S.L. (P&L) est titulaire d'autorisations d'exploiter un service de VTC dans l'AMB. Elle conteste et demande l'annulation, devant la Cour supérieure de justice de Catalogne (Espagne), de la réglementation locale relative aux services de VTC dans l'ensemble de l'AMB. Plusieurs litiges de ce type sont pendants devant la juridiction nationale. Quatorze sociétés qui fournissaient déjà des services de VTC dans l'AMB, dont P&L et des sociétés liées à des plates-formes internationales, estiment que les limitations et restrictions que leur impose la réglementation locale ont pour objet d'entraver leur activité et de protéger les intérêts du secteur des taxis.

La juridiction nationale a des doutes quant à la compatibilité avec le droit de l'Union tant de la limitation imposée au nombre d'autorisations de VTC que du régime de « double autorisation » auquel ont été soumis les VTC dans l'AMB, qui pourraient être considérés comme une stratégie visant à minimiser la concurrence des services de VTC vis-à-vis des taxis.

La Cour est donc invitée à examiner si la réglementation locale satisfait aux exigences de la liberté d'établissement prévue à l'article 49 TFUE, qui s'applique aux services dans le domaine des transports.

Dans ses conclusions présentées ce jour, l'avocat général Maciej Szpunar souligne que même si les services de transport local de passagers à la demande ne font actuellement pas l'objet d'une harmonisation au niveau de l'Union européenne (ce qui implique que les États membres sont, en principe, libres d'intervenir dans ce domaine et de le réglementer), la liberté d'établissement doit être respectée. L'avocat général indique que **tant l'exigence**

**d'autorisation en tant que telle que la proportion de 1 à 30 constituent une restriction à cette liberté.**

Dès lors qu'une restriction à la liberté d'établissement ne peut être justifiée qu'à la condition, en premier lieu, d'être dictée par **une raison impérieuse d'intérêt général**, l'avocat général examine les raisons invoquées à titre de justification par l'AMB.

Selon l'avocat général Szpunar, **la viabilité économique des services de taxi ne saurait constituer en soi une raison impérieuse d'intérêt général**. Selon lui, il est contestable que les services de *taxi* puissent être considérés comme un service d'intérêt économique général et il est douteux que les opérateurs de services de taxi exécutent une obligation de service public. Il affirme que, s'il est vrai que le transport local privé peut parfois combler la lacune non couverte par le transport public local, élargir l'*offre* de services de transport local contribuerait à mettre en place un système opérationnel. L'avocat général pose la question de savoir pourquoi une telle offre ne devrait pas inclure les VTC. Il indique que l'AMB ne peut entendre garantir la qualité, la sécurité et l'accessibilité des services de taxi que dans la mesure où elle ne poursuit pas ce faisant des objectifs économiques. **Elle ne saurait soustraire les services de taxi à de tout examen plus approfondi au seul motif qu'ils pourraient constituer un service d'intérêt économique général.**

Dans le même ordre d'idées, l'avocat général Szpunar souligne que **le maintien d'un équilibre entre les services de VTC et les services de taxi ne saurait être considéré comme une raison impérieuse d'intérêt général valable**. Il répète que **si l'intention réelle est de prévoir un système adéquat de transport privé local, une augmentation de l'offre en admettant davantage de VTC serait assurément plus favorable à la solution du problème.**

En revanche, l'avocat général admet les motifs fondés sur la gestion du transport et du trafic locaux et de l'utilisation de l'espace public, ainsi que sur la protection de l'environnement. Il examine par la suite **si les mesures en cause sont appropriées** pour réaliser ces raisons impérieuses d'intérêt général.

**L'avocat général Szpunar ne voit, sur le principe, aucun problème quant à la justification d'une exigence d'autorisation supplémentaire**, dès lors qu'une telle autorisation est susceptible de répondre aux spécificités de la région concernée, notamment en matière d'encombrements et de pollution. Néanmoins, l'autorisation supplémentaire **ne saurait exiger une duplication des contrôles déjà effectués** dans le cadre d'autres procédures soit dans le même État, soit dans un autre État membre.

**Par contraste, l'avocat général ne voit aucun argument en faveur du caractère approprié de la proportion d'une autorisation de VTC pour 30 licences de taxi pour réaliser les raisons impérieuses d'intérêt général susmentionnées.** Il se demande pourquoi les services de taxi et les services de VTC sont soumis à des régimes juridiques différents s'ils répondent à une seule et même demande (le transport local particulier privé) et s'ils sont, comme le constate la juridiction nationale, en concurrence entre eux. Il relève que, alors que l'accès au marché des VTC est limité au point d'être rendu impossible, les problèmes du régime applicable aux taxis ne sont pas traités. Il mentionne le fait que les licences de taxi obtenues initialement auprès de l'État pour moins de 100 euros s'échangent désormais sur le marché secondaire à plus de 100 000 euros. Il comprend que réformer et libéraliser véritablement l'ensemble du système des services de taxi et de VTC pourrait désavantager considérablement les personnes ayant payé un prix élevé pour une licence et qui cherchent à rentrer dans leurs frais au moyen de tarifs de taxi fixes (élevés). Cependant, l'avocat général suggère qu'il existe d'autres possibilités d'écarter le risque que ces personnes soient laissées pour compte sans que cela soit au détriment des VTC et de la liberté d'établissement.

**RAPPEL :** Les conclusions de l'avocat général ne lient pas la Cour de justice. La mission des avocats généraux consiste à proposer à la Cour, en toute indépendance, une solution juridique dans l'affaire dont ils sont chargés. Les juges de la Cour commencent, à présent, à délibérer dans cette affaire. L'arrêt sera rendu à une date ultérieure.

**RAPPEL :** Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) des conclusions est publié sur le site CURIA le jour de la lecture.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎(+352) 4303 2524.

Des images de la lecture des conclusions sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎(+32) 2 2964106.

Restez connectés !

