cabify

La ciudad es tuya

Aportaciones a la Consulta Pública previa para elaborar el anteproyecto de Ley de transporte de viajeros en vehículos de turismo de Aragón

Introducción

Cabify valora de forma positiva la iniciativa del Gobierno de Aragón de abrir la consulta pública previa para la elaboración del anteproyecto de Ley de transporte de viajeros en vehículos de turismo de Aragón. La participación del sector en esta fase preliminar constituye un **instrumento indispensable de calidad regulatoria**, clave para construir un **marco normativo autonómico jurídicamente sólido** y adaptado a las necesidades reales de movilidad de la ciudadanía aragonesa.

Como empresa tecnológica española que integra servicios de VTC y taxi, Cabify cuenta con una acreditada trayectoria en la **digitalización del transporte** y en la articulación de **soluciones de movilidad compartida** en España. Esta experiencia y el análisis de patrones de demanda urbana y metropolitana legitiman nuestra participación en este trámite, con el objetivo de aportar una **visión técnica y constructiva** que ayude a la Administración a diseñar una regulación eficaz.

En Cabify tenemos un fuerte compromiso con el **cumplimiento estricto de la legislación laboral y de seguridad social**, promoviendo el **empleo formal y de calidad**. Entendemos nuestra actividad como una alternativa real al uso del vehículo privado y como un **complemento indispensable del transporte colectivo y del sector del taxi**, capaz de dar cobertura a zonas con menor accesibilidad y de absorber los picos de demanda.

La tramitación de esta nueva ley llega en un momento de suma importancia. La **finalización del periodo transitorio del Real Decreto-ley 13/2018** y la consolidación de la jurisprudencia más reciente, en particular, la **Sentencia del Tribunal Supremo 41/2024, de 15 de enero**, que descarta la aplicación automática de la ratio 1/30, y la Sentencia del Tribunal Constitucional 112/2024, que anula por desproporcionados los plazos mínimos de precontratación, exigen superar la provisionalidad y dotar a Aragón de un marco integral.

Cabify comparte plenamente la prioridad del Gobierno de Aragón por solucionar los problemas identificados en la consulta: la **falta de seguridad jurídica** para los operadores, los riesgos de desequilibrio entre oferta y demanda, el intrusismo, las afecciones ambientales y la necesidad de articular mecanismos objetivos y proporcionados para el otorgamiento y control de las licencias urbanas municipales. Creemos firmemente que estos retos no deben abordarse mediante barreras que restrinjan artificialmente la competencia o limiten la libertad de elección del usuario, sino a través de **criterios técnicos, transparentes y no discriminatorios**, orientados a la **protección de los derechos de los viajeros**, la sostenibilidad ambiental y la convivencia equilibrada entre modalidades.

1. La inaplicabilidad de las limitaciones tradicionales (cupo 1/30 y tiempo predeterminado de precontratación previa) derivada de las recientes resoluciones judiciales.

El marco regulatorio del transporte de viajeros en vehículos de turismo en Aragón debe ajustarse a la doctrina fijada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea en el Asunto C-50/21 y aplicada por el Tribunal Supremo en su sentencia 41/2024, de 15 de enero. Dichas resoluciones concluyen que **la aplicación automática de restricciones cuantitativas o ratios rígidos** (como la tradicional limitación de 1/30) **resulta contraria a la libertad de establecimiento garantizada por el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea**. Cualquier limitación de oferta debe basarse en análisis rigurosos de movilidad global e impacto ambiental, y nunca en la mera protección de la viabilidad económica del sector de taxi convencional.

Asimismo, **la imposición de plazos mínimos obligatorios para la precontratación de servicios de VTC** (tales como las esperas artificiales de 15 o 30 minutos) **es contraria a la libertad de empresa del artículo 38 de la Constitución**, tal y como declaró el Tribunal Constitucional en su sentencia 112/2024, de 10 de septiembre, al anular el plazo de treinta minutos fijado en Illes Balears (y, por conexión, la habilitación para reducirlo a quince) por constituir un obstáculo excesivo cuyas finalidades pueden alcanzarse con medidas menos gravosas. Este criterio coincide con las directrices explicitadas por la Comisión Europea (Comunicación 2022/C 62/01), que subrayan que **las esperas injustificadas privan a los ciudadanos del beneficio de la reserva previa que posibilitan las tecnologías digitales**. Estas limitaciones de tiempo no refuerzan el control administrativo, sino que menoscaban la libre competencia, provocan ineficiencias operativas y perjudican directamente a los usuarios en términos de disponibilidad y precios.

A esta incompatibilidad jurídica se añade el impacto ambiental negativo: **obligar a la circulación infructuosa o al estacionamiento en esperas desproporcionadas genera emisiones contaminantes innecesarias y agrava la congestión del tráfico urbano**, contraviniendo los propios fines medioambientales y de movilidad sostenible de la Comunidad Autónoma de Aragón.

Como alternativa a estas restricciones temporales e ineficientes, **Cabify propone que Aragón valore el modelo basado en la trazabilidad digital, con reglas claras y objetivamente verificables**. En particular, se sugiere exigir que todo servicio se encuentre basado en la trazabilidad y conste registrado previamente por medios electrónicos antes de su inicio, reforzando así el control efectivo del cumplimiento y la prohibición de captación en vía pública, asegurando la transparencia operativa sin introducir restricciones que puedan generar inseguridad jurídica.

2. La falta de seguridad jurídica en el sector, acentuada por la llegada de plataformas tecnológicas y el incremento de la demanda social.

Para **garantizar la seguridad jurídica de todos los operadores**, la norma debe **fundamentarse en un régimen administrativo homogéneo y transparente** que favorezca la libre competencia. Así lo advierten las directrices de la Comisión Europea (Comunicación 2022/C 62/01) y los pronunciamientos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), que en su estudio sectorial E/CNMC/004/18 y en los recursos interpuestos contra normativas autonómicas como la de Illes Balears ha cuestionado las restricciones injustificadas al mercado. **El nuevo marco normativo aragonés debe evitar cualquier barrera indirecta a la actividad digital.** En este sentido, la futura ley **no debe exigir escalas mínimas de flota ni un número determinado de licencias para operar**, **ni restringir el uso simultáneo de distintas aplicaciones** por parte de los conductores, asegurando así la concurrencia entre plataformas, la certidumbre inversora y un servicio eficiente y complementario al transporte público.

3. Los riesgos de desequilibrio entre oferta y demanda, y el compromiso con un modelo más sostenible.

El TJUE (asunto C-50/21) ha aclarado que **las limitaciones a la actividad solo son admisibles si persiguen fines legítimos de protección del medio ambiente o de gestión del viario urbano debidamente acreditados con datos empíricos**, y no la mera protección económica de un modelo tradicional. En línea con lo explicado anteriormente y coincidiendo también con este objetivo, es fundamental que el futuro marco normativo de Aragón descarte fórmulas como la obligación de "retorno obligatorio a garaje" o el confinamiento en aparcamientos privados cuando los vehículos no transporten pasajeros. Como señala la Comisión Europea, estas imposiciones multiplican los kilómetros recorridos en vacío, intensificando innecesariamente la congestión y las emisiones contaminantes. La estrategia ambiental debe articularse mediante incentivos y requisitos cualitativos transversales, como la incorporación progresiva de vehículos con distintivo ambiental ECO o Cero emisiones, promoviendo flotas limpias sin generar ineficiencias circulatorias.

En este sentido, **Cabify mantiene una apuesta decidida por la electrificación y descarbonización de su flota**, lo que posiciona a la compañía como un aliado natural en la implementación eficaz de las zonas de bajas emisiones (ZBE) y en el cumplimiento de los objetivos climáticos.

4. La necesidad de clarificar el régimen de otorgamiento de la licencia municipal urbana y fijar elementos objetivos de control.

Concluida la transitoriedad estatal del Real Decreto-ley 13/2018, la ley autonómica aragonesa debe establecer un **marco uniforme, objetivo y no discriminatorio** que dote de certidumbre a los operadores y **supere la conflictividad competencial en torno a los servicios urbanos**. Para evitar contradicciones con la normativa europea de servicios, este marco no debe subordinar el acceso de las VTC a la previa suficiencia del taxi, ni instrumentalizar la figura del Servicio de Interés Económico General como una barrera de protección frente a la concurrencia.

En este sentido, **Aragón cuenta con un precedente regulatorio reciente en la Comunitat Valenciana, útil como referencia en lo relativo a la habilitación urbana**. Mediante el Decreto ley 5/2026, de 29 de mayo, el Gobierno valenciano ha **superado el debate entre autorizaciones urbanas e interurbanas al habilitar legalmente a las autorizaciones VTC domiciliadas en su territorio para realizar transporte urbano**, garantizando la continuidad del servicio mientras se elabora un **estudio técnico riguroso sobre las necesidades de movilidad** y el equilibrio entre modalidades. Dicho modelo combina esta habilitación con requisitos objetivos, como la exigencia de que los vehículos que se sustituyan tengan distintivo ECO o Cero Emisiones y la exclusión de las autorizaciones con sanciones firmes reiteradas. No obstante, Cabify considera que Aragón debería ir más allá y dotar a esta habilitación de carácter estable, vinculada a la autorización y no a su titularidad, evitando regímenes provisionales que vuelvan a generar incertidumbre.

Respecto del control, la inspección y la sanción, Cabify propone que la nueva ley se apoye en las herramientas digitales ya disponibles en lugar de en restricciones operativas. En particular, se sugiere: **(i) aprovechar el registro electrónico de comunicaciones de servicios de VTC del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible**, garantizando el acceso de los servicios de inspección autonómicos y municipales y evitando duplicidades y cargas administrativas adicionales; **(ii) tipificar de forma clara y proporcionada las conductas que constituyen verdadero intrusismo**, como la captación de clientes en la vía pública o la prestación de servicios sin título habilitante, concentrando en ellas la actividad inspectora; y **(iii) reforzar la coordinación entre la Administración autonómica, los ayuntamientos y las fuerzas de seguridad** en la inspección en carretera.

Conclusión

Por todo lo expuesto, Cabify solicita al Gobierno de Aragón que el anteproyecto de ley: **(i) no incorpore ratios automáticas ni plazos mínimos de precontratación; (ii) base cualquier limitación en estudios técnicos de movilidad, tráfico y medio ambiente; (iii) habilite de forma estable a las autorizaciones VTC domiciliadas en Aragón para prestar servicios urbanos con requisitos objetivos y proporcionados; y (iv) apueste por la trazabilidad digital como herramienta de control.** Cabify queda a disposición del Gobierno de Aragón para colaborar en las siguientes fases de tramitación de la norma.