Madrid, 6 de noviembre de 2026

UNAUTO-VTC // UNAUTO MOVILIDAD, asociación que aglutina autónomos, pymes y grandes empresas que tienen como actividad profesional la del transporte de personas por carretera a través del arrendamiento de vehículo con conductor (VTC), con presencia a nivel nacional y territorial (CNTC y CMTC), **EN RELACION A LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA PARA ELABORAR EL ANTEPROYECTO DE LEY DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS DE TURISMO DE ARAGÓN, EXPONE LAS SIGUIENTES APORTACIONES, ROGANDO QUE SEAN TENIDAS EN CUENTA:**

- **PROBLEMAS QUE SE PRETENDEN RESOLVER:** Entendemos que debería establecerse un **marco regulatorio que proporcione seguridad jurídica a los VTCs**, lo que obviamente repercutiría positivamente en el ejercicio de la actividad profesional del taxi; es necesaria la convivencia de ambos modos de transporte según criterios de proporcionalidad, libertad de mercado y de buena atención a los usuarios.

  Por otra parte, insistimos, **esta patronal es la primera en reclamar seguridad jurídica no solo para el sector VTC, integrado por pequeños empresarios autónomos, pymes y grandes empresas, sino también para los usuarios.**

UNAUTO-VTC /UNAUTO MOVILIDAD
608 329 321
secretaria@unautovtc.es

A nadie se le escapa el **fuerte incremento de la demanda social en el ámbito del transporte de personas** y no solo en Aragón: comunidades autónomas como Madrid o Andalucía, ante esta necesidad que demanda la sociedad, han legislado sobre nuestro sector imponiendo las necesarias obligaciones para el desarrollo de la actividad de una forma eficiente, segura y sostenible, regulando específicamente según la idiosincrasia del tipo de operador, pero sin la imposición de requisitos que restrinjan la libre competencia.

En cuanto a lo que se apunta en el texto de esta consulta respecto a los **riesgos de desequilibrio entre oferta y demanda, intrusismo laboral, congestión del tráfico, afecciones medioambientales y posible deterioro en la calidad del servicio al usuario**, ya hemos indicado que las circunstancias relativas a congestión del tráfico, calidad del aire, etc. son los índices adecuados para aplicar a la concesión de autorizaciones, siempre que se fundamenten con informes técnicos rigurosos.

Sin embargo, **respecto al desequilibrio entre oferta y demanda, esto va íntimamente ligado al deterioro en la calidad del servicio al usuario**: a modo de ejemplo, la ciudad de Zaragoza sobrepasa los 700.000 habitantes, siendo notorio el fuerte desequilibrio entre esta cifra y el número de taxis y vtcs existentes en la ciudad, a todas luces

insuficiente para atender este volumen de población, máxime cuando hablamos de una ciudad socialmente muy dinámica.

Y este es un motivo más para no poner trabas legislativas innecesarias, injustas y desproporcionadas, que atentan a la libertad de empresa, judicialmente protegida en muchas ocasiones, y que no se escojan fórmulas regulatorias superadas por el control ya efectuado por nuestro TS (imposición tiempo mínimo contratación, etc.), evitando así una situación de inseguridad jurídica y posibles reclamaciones de responsabilidad patrimonial.

Igualmente compartimos la necesidad de **clarificar el régimen de otorgamiento de la licencia municipal urbana**: el otorgamiento de autorizaciones, tanto urbanas como interurbanas, debe ajustarse al contenido de **la Sentencia de 8 de junio de 2023 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) dictada en el asunto en el asunto C-50/21** que, entre otros pronunciamientos, determinó que la limitación de las autorizaciones VTC por un ratio de 1/30 respecto a los taxis es contrario al Derecho de la Unión Europea al restringir la competencia. El tribunal concluyó que las restricciones a este respecto, incluida la segunda autorización (urbana) deben responder a razones medioambientales, de gestión del tráfico o de interés general.

Y, curiosamente, aunque ya no exista texto legal que mencione expresamente la proporción de una licencia VTC por cada treinta taxis, precisamente en municipios como Zaragoza la oferta de licencias municipales VTC está limitada a esa proporción: 1840 LICENCIAS DE TAXI Y 59 DE VTC URBANAS.

Así mismo, debemos dejar claro que esta patronal está a favor de la contingentación de nuestro sector, y compartimos lo ya expuesto con relación a la STJUE antes indicada y traspuesta a la legislación española por nuestro TS: se establecen unos criterios para la concesión de autorizaciones que si son realmente objetivos, como la gestión del tráfico y del espacio público, la protección del medio ambiente y la protección de la seguridad vial y una buena gestión del transporte público, **pero siempre que vayan sustentados en informes técnicos rigurosos, fundamentados y, sobre todo, actualizados.**

Por último, tal y como siempre hemos defendido, nuestra actividad de arrendamiento de vehículo con conductor VTC debe desarrollarse dentro de la más estricta legalidad, a través de elementos objetivos de control, inspección y sanción, pero así mismo **rechazamos la adopción de medidas sancionadoras**

desproporcionadas que atenten contra el ejercicio de la libertad de establecimiento e impidan injustificadamente no solo el

normal ejercicio propio de la actividad, sino incluso que directamente provoquen que muchas empresas se vean avocadas al cierre, con la consiguiente pérdida de empleos.

- **NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA NORMA:** Esta patronal cree firmemente que principalmente se trata de regular de una forma definitiva las autorizaciones VTC en Aragón, adaptando la normativa autonómica a los criterios fijados judicialmente, y se debe comenzar con lo más esencial, **que las mismas puedan efectuar servicios urbanos,** habilitándose a las ya existentes a la entrada en vigor de la futura norma a estos efectos, lo que contribuiría a mejorar la movilidad y la imagen de las ciudades.

- **OBJETIVO DE LA NORMA**: Precisamente debería ser el que los ciudadanos dispongan de unos servicios de transporte que sean suficientes para atender su demanda y sobre todo su capacidad de elección del medio de transporte que consideren, máxime cuando son notorios los problemas que al respecto existen, pues todas las formas de transporte bien reguladas pueden convivir perfectamente.

- **POSIBLES SOLUCIONES ALTERNATIVAS REGULATORIAS Y NO REGULATORIAS:** Es nuestra opinión que la redacción de una ley, instrumento de los entes autonómicos, en este caso de la Comunidad Autónoma de Aragón, es la alternativa más razonable para proporcionar un marco regulatorio amplio, suficiente y eficaz a los VTCs de su territorio, que pueda servir de base y limite a los entes locales cuando entiendan que deben legislar sobre esta materia.

  De hecho, el propio Tribunal Supremo ha constatado que la compatibilidad de la ordenación de los servicios VTC urbanos con el artículo 49 TFUE, el artículo 38 de la Constitución y la LGUM dependerá de la ordenación que efectúen las Comunidades Autónomas.

Rogando que estas aportaciones sean tenidas en cuenta, gracias de antemano por su atención.

UNAUTO MOVILIDAD
G-85996403
P.º de la Castellana, 159, 1º Izquierda
28046 Madrid