Uber

APORTACIONES DE UBER A LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA PARA LA ELABORACIÓN DE UNA NUEVA LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE DE PERSONAS EN VEHÍCULOS DE TURISMO EN ARAGÓN (TAXI Y VTC)

INTRODUCCIÓN

El pasado día 9 de octubre de 2026, se publicó en el portal de transparencia del Gobierno de Aragón la apertura de un proceso de consulta pública previa (disponible en Consulta Pública previa) para la elaboración de una nueva norma reguladora del transporte de personas en vehículos de turismo, tanto en la modalidad de taxi como de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC).

La iniciativa del Gobierno de Aragón constituye una oportunidad relevante para actualizar un marco normativo que, pese a las sucesivas modificaciones experimentadas durante los últimos años, continúa condicionado por una concepción tradicional de la actividad de transporte, anterior a la generalización de las plataformas digitales, a la transformación de los hábitos de movilidad y a la aparición de nuevas tecnologías que van a modificar sustancialmente la prestación de estos servicios.

El interés general reside, principalmente, en garantizar a los ciudadanos una oferta suficiente, accesible, segura, competitiva, eficiente y adaptada a sus necesidades, permitiendo que diferentes modelos empresariales y tecnológicos puedan concurrir en condiciones de competencia leal.

La experiencia de territorios como Madrid y Andalucía demuestra que es posible desarrollar políticas de mayor apertura a la actividad VTC sin que ello implique necesariamente la desaparición del taxi. Lo que exige esa coexistencia es una regulación que elimine restricciones injustificadas, facilite la adaptación empresarial y permita a los profesionales competir mediante la calidad, la disponibilidad y la innovación.

Uber, como empresa tecnológica que intermedia entre usuarios y prestadores del servicio de transporte debidamente habilitados, tiene un interés directo y legítimo en la presente iniciativa normativa, por lo que formula las siguientes consideraciones en el marco de esta consulta pública previa.

2.- OBSERVACIONES GENERALES SOBRE LA CONSULTA PÚBLICA.

2.1.- Sobre los problemas que pretende solucionar la iniciativa

Uber comparte la necesidad de proporcionar mayor seguridad jurídica y coherencia al régimen actualmente aplicable. Sin embargo, consideramos que el diagnóstico debería incorporar una cuestión esencial: la existencia de barreras regulatorias que dificultan la entrada de nuevos operadores, limitan la capacidad de respuesta de la oferta y reducen las posibilidades de elección de los usuarios.

Aragón presenta una realidad territorial singular. Zaragoza concentra una parte importante de la población y de la actividad económica, mientras que otros municipios y áreas rurales presentan necesidades de movilidad distintas. También existen destinos turísticos cuya demanda varía considerablemente según las temporadas y los acontecimientos. La regulación debe permitir una oferta flexible y adaptada a cada realidad.

Por ello, proponemos que el diagnóstico previo del Anteproyecto de Ley incluya:

1. Un análisis de la disponibilidad efectiva de vehículos en las diferentes localidades y franjas horarias.
2. La identificación de zonas rurales, periféricas o turísticas insuficientemente atendidas.
3. La evaluación de los tiempos de espera y de las solicitudes de servicio que no llegan a materializarse (demanda insatisfecha).
4. Un estudio de las barreras administrativas y económicas que dificultan la entrada de nuevos operadores y su impacto sobre la disponibilidad, los precios y la calidad del servicio
5. Un análisis de las oportunidades de modernización tecnológica, incluyendo las plataformas digitales y los vehículos autónomos.

Este análisis no debería limitarse a la demanda efectivamente atendida. También debe contemplar las necesidades que no llegan a expresarse mediante solicitudes porque los usuarios anticipan una falta de vehículos o tiempos de espera excesivos.

2.2.- Sobre la necesidad y oportunidad de la aprobación de la norma

La aprobación de una nueva Ley resulta oportuna y necesaria para corregir las disfunciones del modelo anterior y proporcionar un marco estable que permita mejorar la prestación de los servicios.

La futura Ley aragonesa debería proporcionar seguridad jurídica a los operadores, evitando la proliferación de autorizaciones adicionales, requisitos técnicos redundantes y restricciones temporales u operativas cuya utilidad no se encuentre suficientemente acreditada.

También debería facilitar la inversión empresarial, la incorporación de nuevos profesionales, la renovación de flotas y la utilización de aplicaciones y sistemas digitales de contratación.

2.3.- Sobre los objetivos que debería perseguir la nueva Ley.

A los objetivos identificados por el Gobierno de Aragón deberían añadirse expresamente los siguientes:

- Situar a los usuarios y sus necesidades de movilidad en el centro de la regulación.
- Garantizar la libertad de elección entre las distintas modalidades de transporte.
- Facilitar la entrada y expansión de operadores que cumplan los requisitos legales.
- Evitar restricciones cuantitativas carentes de justificación económica y jurídica.
- Promover la competencia efectiva entre los operadores.
- Impulsar la digitalización,la contratación electrónica y la renovación de flotas.

- Garantizar la seguridad jurídica y la simplificación administrativa.

2.4.- Sobre las soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias
La elaboración de una nueva Ley debe acompañarse de un análisis de las alternativas menos restrictivas para alcanzar los objetivos perseguidos. Muchas de las necesidades identificadas pueden abordarse mediante simplificación administrativa, coordinación entre Administraciones y utilización de herramientas tecnológicas.

Por ejemplo, los problemas de congestión pueden abordarse mediante instrumentos generales de ordenación del tráfico, regulación de estacionamientos, gestión de zonas de elevada intensidad circulatoria y planificación de espacios de parada.. La protección del usuario puede garantizarse mediante obligaciones de información, identificación del prestador, transparencia de precios y canales de reclamación, sin necesidad de establecer restricciones que reduzcan artificialmente el número de vehículos disponibles.

3. APORTACIONES A LA FUTURA REGULACIÓN

3.1. Seguridad jurídica y habilitación para prestar servicios urbanos de VTC

La futura Ley debe clarificar el régimen aplicable a los servicios urbanos de VTC y establecer un marco que garantice la continuidad de su prestación por los titulares de autorizaciones VTC estatales residenciadas en Aragón, proporcionando seguridad jurídica a empresas, profesionales y usuarios.

Para ello, deben establecerse procedimientos claros, transparentes y sujetos a plazos determinados para obtener los títulos habilitantes que resulten legalmente exigibles. Su configuración debe evitar que las autorizaciones municipales reproduzcan controles ya efectuados por la Administración autonómica o estatal.

La Ley debería establecer un marco común que proporcione seguridad jurídica en todo Aragón y evite que su desarrollo municipal introduzca restricciones injustificadas o requisitos redundantes, respetando la distribución competencial.

La exigencia de una licencia municipal deberá responder a necesidades específicas debidamente justificadas. En ningún caso debe convertirse en una barrera de entrada desproporcionada ni en un mecanismo para limitar la oferta por razones de protección económica sectorial.

3.2. Acceso a la actividad y adecuación de la oferta a la demanda

Los requisitos de acceso deben ser objetivos, transparentes, verificables y proporcionados. La futura Ley no debería establecer una ratio fija entre autorizaciones de taxi y VTC ni habilitar mecanismos que conduzcan automáticamente a denegar nuevas autorizaciones por superar una proporción predeterminada.

La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 8 de junio de 2023, asunto C-50/21, exige que las restricciones respondan a objetivos legítimos de interés general y

estén debidamente justificadas. La protección de la viabilidad económica del taxi no constituye, por sí sola, una justificación suficiente para restringir la actividad VTC.

En consonancia con la libertad de empresa reconocida en el artículo 38 de la Constitución, cualquier limitación deberá superar un análisis de idoneidad, necesidad y proporcionalidad. Este examen deberá sustentarse en informes técnicos rigurosos, fundamentados y actualizados que acrediten el problema concreto, la eficacia de la medida y la insuficiencia de alternativas menos restrictivas. No podrá sustituirse por invocaciones genéricas al equilibrio del sector, la congestión o la sostenibilidad.

Proponemos desarrollar un marco para el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC y licencias de taxi que permita adaptar la oferta a la evolución de las necesidades de movilidad, considerando el crecimiento poblacional, la expansión urbana, la demanda turística y la insuficiencia de servicios en determinadas zonas y franjas horarias.

3.3. Precontratación, geolocalización y condiciones de prestación de los servicios VTC

La futura Ley aragonesa debe reconocer expresamente que la contratación digital constituye una modalidad ordinaria y plenamente consolidada de acceso a los servicios de transporte.

La precontratación debe entenderse como el proceso mediante el cual el usuario solicita y acepta un servicio antes de su inicio, con independencia de que la solicitud se produzca segundos o minutos antes de que el vehículo llegue al punto de recogida. La existencia de una contratación electrónica previa permite diferenciar jurídicamente el servicio VTC del servicio de taxi de calle sin necesidad de introducir esperas artificiales.

En particular, se propone:

- Eliminar la obligación de contratar los servicios VTC con una antelación mínima de quince minutos y evitar la introducción de otros tiempos mínimos de precontratación.
- Reconocer expresamente las aplicaciones móviles como medios válidos de contratación y permitir la contratación inmediata.
- Eliminar la prohibición de geolocalizar los vehículos disponibles y admitir su asignación automatizada.
- Eliminar la obligación de retorno a base y las restricciones específicas a la circulación o estacionamiento de vehículos VTC sin servicio que no estén debidamente justificadas, sin perjuicio de las normas generales de tráfico y de la prohibición de captar clientes en la vía pública.
- Reconocer los registros electrónicos como medios de acreditación de la contratación, evitando exigencias documentales redundantes.

En materia económica, la contratación previa y la aceptación de las condiciones por el usuario permiten desarrollar un modelo de libertad de precios con transparencia. La futura Ley debe preservar este modelo, garantizando que el usuario conozca el precio o su método de cálculo antes de aceptar el servicio.

3.4. Modernización y mejora de la competitividad del taxi

Promover una regulación moderna y equilibrada para el taxi permitirá mejorar la calidad del servicio, impulsar su digitalización y responder a las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

La futura Ley debe facilitar que los profesionales del taxi adapten sus servicios y aprovechen las posibilidades de la contratación digital. Para ello, proponemos:

- Flexibilizar el régimen tarifario de los servicios previamente contratados, permitiendo descuentos y corredores de precios dentro del marco que establezcan las Administraciones competentes.
- Permitir precios cerrados en servicios previamente contratados, de modo que el usuario conozca de antemano el importe del desplazamiento.
- Flexibilizar el régimen de horarios y libranzas para aumentar la disponibilidad del servicio, especialmente en momentos de mayor demanda, respetando la normativa laboral y de seguridad aplicable.
- Habilitar el taxi compartido mediante contratación por plaza con pago individual, con una regulación que facilite su utilización a través de herramientas tecnológicas.

Estas medidas permitirían mejorar la utilización de los vehículos, ampliar la cobertura y ofrecer nuevas alternativas a los usuarios, reforzando la capacidad del taxi para competir y desarrollarse.

3.5. Precios y transparencia

La futura Ley debe diferenciar los regímenes económicos del taxi y de las VTC, garantizando que el usuario conozca las condiciones económicas antes de aceptar el servicio.

En el caso del taxi, se propone flexibilizar el régimen tarifario de los servicios previamente contratados, permitiendo descuentos, corredores de precios y precios cerrados dentro del marco que establezcan las Administraciones competentes. Estas fórmulas permitirían adaptar el servicio a la demanda y ofrecer al usuario mayor certidumbre sobre el importe del desplazamiento.

En el caso de las VTC, debe preservarse la libertad de precios, incluida la posibilidad de aplicar precios dinámicos. Estos constituyen una herramienta de coordinación entre oferta y demanda: en momentos de elevada demanda pueden incentivar una mayor disponibilidad de vehículos en los lugares y horarios donde son necesarios, mientras que en periodos de menor demanda permiten ofrecer precios más competitivos y mejorar la utilización de los vehículos.

Por ello, la futura regulación debe evitar límites máximos generales u otras restricciones injustificadas que impidan el funcionamiento de estos mecanismos. La protección del usuario debe garantizarse mediante información clara sobre el precio o su método de cálculo y la aceptación de las condiciones económicas antes de contratar, junto con el cumplimiento de la normativa de protección de los consumidores.

3.6. Movilidad sostenible y vehículos de cero emisiones

La incorporación de vehículos eléctricos y de cero emisiones constituye una oportunidad para reducir el impacto ambiental de los desplazamientos. La futura regulación debería favorecer la renovación de las flotas mediante incentivos y requisitos técnicamente justificados.

Proponemos facilitar el otorgamiento de nuevas autorizaciones VTC vinculadas a vehículos eléctricos o de cero emisiones, promover la infraestructura de recarga y establecer condiciones de adaptación proporcionadas.

Las medidas ambientales deben basarse en criterios objetivos relacionados con las características y el impacto real de los vehículos y servicios, evitando diferencias de trato injustificadas entre taxi y VTC. Las restricciones deben valorarse atendiendo al objetivo concreto perseguido, distinguiendo los efectos sobre las emisiones de los relativos al tráfico y al uso del espacio público.

3.7. Simplificación administrativa, control e inspección

La futura Ley debe garantizar un sistema de control eficaz que compruebe el cumplimiento de los requisitos legales y proteja a los usuarios, evitando obligaciones administrativas redundantes.

En particular, se propone:

- Implantar procedimientos electrónicos para la tramitación de autorizaciones.
- Facilitar la interoperabilidad de los registros administrativos.
- Evitar la duplicidad documental y reconocer los documentos electrónicos y los registros digitales.
- Establecer criterios objetivos de inspección.
- Garantizar la proporcionalidad de las sanciones, atendiendo a la naturaleza y gravedad del incumplimiento y diferenciando los incumplimientos formales de las infracciones que generen un riesgo efectivo para los usuarios.

3.8. Neutralidad tecnológica y vehículos autónomos

La futura Ley aragonesa debería tener presente la incorporación de vehículos autónomos a los servicios de transporte de personas, evitando definiciones que vinculen necesariamente la prestación del servicio a la presencia permanente de un conductor humano a bordo.

Para ello, proponemos una regulación tecnológicamente neutral que permita prestar servicios mediante vehículos con sistemas de conducción automatizada cuando cuenten con las autorizaciones y habilitaciones exigibles conforme a la normativa estatal y europea. Este enfoque deberá garantizar la seguridad, la protección de los usuarios y la identificación del operador responsable, respetando las competencias en materia de homologación y circulación.

4. CONCLUSIÓN

La elaboración de una nueva Ley constituye una oportunidad para dotar a Aragón de un marco estable que permita adaptar la oferta de taxi y VTC a las necesidades de movilidad

de los ciudadanos. La experiencia de Madrid y Andalucía ofrece referencias para avanzar en una convivencia que facilite el desarrollo de ambas modalidades, la inversión y la mejora del servicio.

Para ello, la futura regulación debe clarificar el régimen aplicable a los servicios urbanos de VTC y garantizar la continuidad de su prestación con seguridad jurídica, establecer condiciones de acceso objetivas y proporcionadas y eliminar las restricciones operativas injustificadas. Asimismo, debe impulsar la modernización del taxi y preservar la libertad de precios de las VTC, incluidos los precios dinámicos, con transparencia y garantías para los usuarios.

Este marco debe favorecer también la renovación de las flotas, simplificar las obligaciones administrativas y permitir la incorporación de nuevas tecnologías, incluidos los vehículos autónomos, conforme a la normativa aplicable.

Por todo lo expuesto, solicitamos que se tenga por presentado este escrito en el trámite de consulta pública previa y que sus observaciones y propuestas sean tomadas en consideración para la elaboración del Anteproyecto de Ley.