



ANDERSEN®

Newsletter

Transporte Movilidad y Logística

20
26

Index

→ Andersen in Spain

ARTÍCULOS

La digitalización del transporte: El documento de control y la carta de porte digitales	03
Llega la nueva tasa de 3 euros por paquete de e-commerce	05
WAR CLAUSE: El transporte de mercancías en tiempos de guerra	07
Agenda laboral 2026 en el sector de transporte, movilidad y logística. Los 10 hitos normativos	09
Problemática del cumplimiento de la relación 1/30 entre el número de autorizaciones VTC y de licencias de taxi	14



Suscríbete

Si desea recibir las actualizaciones sobre transporte que elabora el equipo de Andersen puede suscribirse a través de **este formulario**.

La digitalización del transporte: El documento de control y la carta de porte digitales



Begoña Power

Socia | Derecho Mercantil y M&A

✉ begona.power@es.andersen.com

El pasado 5 de diciembre de 2025 entró en vigor la Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible, que, en su Disposición Transitoria Octava, incorpora la **Digitalización del documento de control administrativo (“DCA”)** exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, en los términos siguientes:

1. El Documento de control administrativo exigible para la realización de transporte público de mercancías por carretera, regulado en la Orden FOM/2861/2012, de 13 de diciembre, deberá ser necesariamente digital a los diez meses desde la entrada en vigor de esta ley.

Teniendo en cuenta la fecha de entrada en vigor de la Ley, el plazo de 10 meses finaliza el **5 de octubre de 2026**.

Desde 2019, ya el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) preveía que la documentación de control pudiera ser cumplimentada por medios electrónicos, debiendo ajustarse a las características que estableciera la Dirección General de Transporte Terrestre.



La digitalización del documento de control se configura como una obligación exigible."



A tal efecto, la Resolución de 22 de mayo de 2023, regula en la actualidad los sistemas y las características que deben reunir los documentos de control administrativo en soporte electrónico exigidos en los transportes por carretera, con el fin garantizar que la documentación de control en formato electrónico reúna las características que garanticen la disponibilidad, integridad, inalterabilidad e inviolabilidad de su contenido, y que el personal de los Servicios de Inspección y de los agentes de las fuerzas de vigilancia del transporte pueda obtenerse copias de dicha documentación de control.

Conforme a dicha norma, se puede optar por uno de los sistemas siguientes:

- ✓ Mediante un código en formato numérico que se trasladará al conductor, y que debe permitir al personal de los Servicios de Inspección del Transporte Terrestre o los agentes de las fuerzas de vigilancia del transporte en carretera visualizar el contenido del documento.
- ✓ Mediante la lectura del código QR que contenga la URL donde se encuentra guardado el documento bajo una conexión https, debiendo las empresas haber comunicado previamente al Ministerio el dominio de la plataforma donde se encuentra guardado el documento asociado al código QR.

Por su parte, la **Orden FOM/2861/2012** que regula el DCA, y que hasta ahora permitía la libertad de formato, estableciendo que el DCA sería *“de libre edición pudiendo ajustarse al modelo, formato y denominación que más convenga”* dispone asimismo que, si se utiliza una **carta de porte ajustada a la legislación nacional, de la Unión Europea o internacional vigente en la materia**, que contenga **todos los datos exigidos en el artículo 6** de la Orden, esta **servirá como documento de control**.

A partir de esta habilitación para que la carta de porte sirva como DCA en los transportes de mercancías, **surge la cuestión de si en estos casos la carta de porte también quedará sometida a la obligación de digitalización establecida en la Ley 9/2025**, ya que, la Ley 9/2025 como tal, **no digitaliza la carta de porte en sí como documento contractual**, sino que su digitalización derivaría de su posible utilización como documento sustitutivo del DCA.



En el Foro del Transporte de AECOC celebrado el 12 de marzo, el representante del Ministerio de Transporte ha manifestado que la digitalización exigida por la ley 9/2025 es “una digitalización muy básica, muy sencilla” y ha reconocido que otros documentos, como la carta de porte, no deben de ser obligatoriamente digitales para esa fecha. A falta de nueva regulación específica sobre la digitalización del DCA, entendemos que resultará de aplicación la Resolución de 22 de mayo de 2023 antes citada.

Por otra parte, la Ley 9/2025 no establece nada sobre cómo se coordinan a partir de ahora el DCA y la carta de porte, por lo que habrá que esperar al desarrollo reglamentario y/o a la nueva orden ministerial que regule el DCA y que previsiblemente se deberían aprobar antes del 5 de octubre de 2026.

Hasta entonces, la interpretación más conservadora sería que cuando la carta de porte sea en papel, habrá que llevar un DCA digital aparte, o bien la carta de porte deberá ser también digital. De hecho, está pendiente de tramitación parlamentaria un Proyecto de Real Decreto que modificaría, entre otros el ROTT, que va en esta línea al aclarar que la carta de porte electrónica podrá sustituir al DCA electrónico, es decir, que si es en papel, obligaría a una emisión de un DCA electrónico.

Desde un punto de vista práctico, aunque la digitalización del DCA puede resultar beneficiosa y aportar ventajas en varios aspectos (eficiencia operativa, seguridad y trazabilidad), también supone una actualización tecnológica importante para cargadores pequeños o menos sofisticados que las grandes empresas de transporte, en las que la tecnología se utiliza hace ya tiempo.

Por lo que respecta a los transportes internacionales, el uso del eCMR es voluntario y sujeto al acuerdo entre remitente, transportista y destinatario, entre países adheridos al Protocolo adicional al CMR.

Llega la nueva tasa de 3 euros por paquete de e-commerce



Mar Guardiola

Directora | Derecho Fiscal

✉ mar.guardiola@es.andersen.com

Los Estados miembros han adoptado la decisión de introducir un arancel aduanero de 3 euros por artículo en los paquetes de comercio electrónico valorados por debajo de 150 euros, con entrada en vigor prevista para julio de 2026. Una medida que, aunque pueda parecer modesta en términos numéricos, tiene un impacto enorme para el sector del transporte y la logística.



¿Por qué ahora?

Hasta la fecha, los pequeños envíos con un valor inferior a 150 euros procedentes de un tercer país directamente a un consumidor en la UE se han beneficiado de una franquicia aduanera. Esta ventaja fiscal ha alimentado durante años el auge descontrolado de plataformas de comercio electrónico, principalmente asiáticas, que inundan el mercado europeo con millones de pequeños envíos sin coste arancelario alguno.

Hoy en día, esta exención ya no está justificada y crea competencia desleal. La eliminación de este umbral de exención se enmarca en la propuesta de reforma aduanera europea y tiene como objetivo nivelar las condiciones de competencia entre las importaciones directas de comercio electrónico y el comercio minorista tradicional, que sí soporta aranceles en sus importaciones a granel.

Así, ante el aumento acelerado de productos importados por comercio electrónico, las autoridades europeas han reconocido la necesidad de una solución urgente que sirva de puente hasta la puesta en marcha del Centro de Datos Aduaneros de la UE en 2028, que aún se vislumbra lejana.



¿Qué significa esto en la práctica para las empresas del sector? ¿Y para el consumidor?

Pongamos un ejemplo concreto. Una empresa de mensajería que gestiona 50.000 envíos mensuales procedentes de plataformas asiáticas tendrá que adaptarse a nuevos procedimientos de tramitación aduanera para cada uno de esos paquetes. A 3 euros por artículo, el impacto económico sobre esos flujos de mercancía es inmediato y directo.

Si lo vemos desde otro prisma, un consumidor compra cinco camisetas en una plataforma online, cada una por 5 euros, pagaría 3 euros por cada envío, (15 euros en total), encareciendo su compra un 60%. Ya no le saldrá tan a cuenta.

Por otro lado, lejos de verse solo como una carga, esta nueva normativa abre oportunidades para los operadores logísticos que sepan adaptarse. Las empresas que inviertan en sistemas de gestión aduanera eficientes, que dominen los nuevos procedimientos y que ofrezcan a sus clientes soluciones de cumplimiento normativo al mismo tiempo que rapidez en la entrega, tendrán una ventaja competitiva clara.

Una medida temporal con vocación de permanencia

Es importante subrayar que esta tasa no es el punto final, sino el inicio de un nuevo marco regulatorio. El régimen arancelario definitivo se aplicará una vez quede establecido el Centro de Datos Aduaneros de la UE, que integrará plenamente los nuevos datos aduaneros relacionados con el comercio electrónico, ofreciendo a las Aduanas una imagen completa de las mercancías que entren o salgan de la UE.



Este enfoque anticipa una transición progresiva hacia un modelo aduanero más centralizado y digitalizado."

Además, la Comisión ha introducido también la idea de una tasa de gestión de la Unión ("handling fee") sobre las mercancías importadas directamente a los consumidores, que se sumaría a la tasa de los 3 euros por paquete. Su entrada en vigor está prevista para noviembre de 2026, aunque su contenido y fecha exactos están actualmente en negociación entre el Consejo y el Parlamento Europeo. No será un impuesto sobre la mercancía en sí, sino una suerte de tarifa administrativa por los procesos de inspección y despacho que realiza la aduana al recibir paquetes de comercio electrónico.

La Comisión Europea plantea las nuevas normas aduaneras para el comercio electrónico como un refuerzo de la unión aduanera. No obstante, cuesta no ver en esta medida un marcado carácter proteccionista. En la práctica, la nueva tasa beneficia principalmente al comercio minorista europeo frente a la competencia de los gigantes asiáticos del ecommerce. Una delgada línea, en definitiva, entre la defensa del mercado interior y el proteccionismo económico.



WAR CLAUSE: El transporte de mercancías en tiempos de guerra



Robyn Gutiérrez

Directora | Derecho Procesal

✉ robyn.gutierrez@es.andersen.com

El actual conflicto en el estrecho de Ormuz, que afecta un paso clave para la navegación marítima, está dificultando el transporte por dicha zona y no solo por motivos de seguridad sino, también, por el insoportable incremento de los costes y riesgos.

Precisamente el aumento de riesgo y la consecuente aplicación de las cláusulas de guerra o “war clause” por las aseguradoras —muy comunes en el seguro de transporte de mercancías internacional— es lo que está provocando el incremento de primas, exclusiones de cobertura e, incluso, cancelaciones totales de las pólizas contratadas.



En este contexto, la correcta delimitación del riesgo asegurado resulta clave para determinar el alcance real de la cobertura."

Las ICC - clausulado estándar en seguros de transporte de mercancía - por defecto excluyen la cobertura de daños por actos de guerra

Las “**Institute Cargo Clauses**” (ICC)¹ son un conjunto de condiciones estandarizadas para el seguro de transporte de mercancías elaboradas por el London Market Institute of London Underwriters²(LMA – LLOYDS), actualmente gestionadas por el “**International Underwriting Association**” (IUA)³.

Son las **cláusulas de referencia a nivel mundial en el seguro de carga marítima y transporte multimodal y, lo más importante, éstas excluyen la cobertura de daños por actos de guerra.**

Bajo las ICC, hay una **interpretación extensiva de lo que comprende un acto de guerra** pudiendo incluirse en esta definición riesgos asimilados para aplicar la exclusión de cobertura. Por tanto, no es necesaria una declaración de guerra como tal, la mera escalada de conflicto en una zona puede implicar la exclusión de cobertura.

Respecto de los daños asegurados, existe un consenso en el mercado del seguro internacional sobre la interpretación de las ICC, en cuanto a la necesidad de que exista un **vínculo directo entre los actos de guerra (o asimilados) y los daños producidos** por estos para que opere la exclusión de la póliza. En este sentido, los actos de piratería o los supuestos de avería gruesa pueden estar cubiertos bajo las ICC si no hay un vínculo directo entre el daño y acto de guerra subyacente.

¹ ICC Institute Cargo Clauses (A), (B) y (C) — CL382, CL383, CL384

² www.lmalloyds.com

³ www.iua.co.uk

Las IWC – cláusula adicional que extiende la cobertura ICC a daños por actos de guerra

Las “Institute War Clauses” (IWC)⁴ son las cláusulas estándar que añaden la cobertura de los riesgos de guerra en el seguro de transporte de mercancías y que operan como complemento de las ICC (que excluyen esta cobertura por defecto).

A pesar de la amplia cobertura de las IWC sobre los daños derivados de actos de guerra, existen exclusiones relevantes. Por ejemplo, los daños producidos por armas nucleares, químicas, biológicas o radiológicas, por demoras o, incluso, por apropiación del buque por el gobierno del país del asegurado.

Sobreprimas vinculadas a la lista de zona de riesgos y obligación de notificación

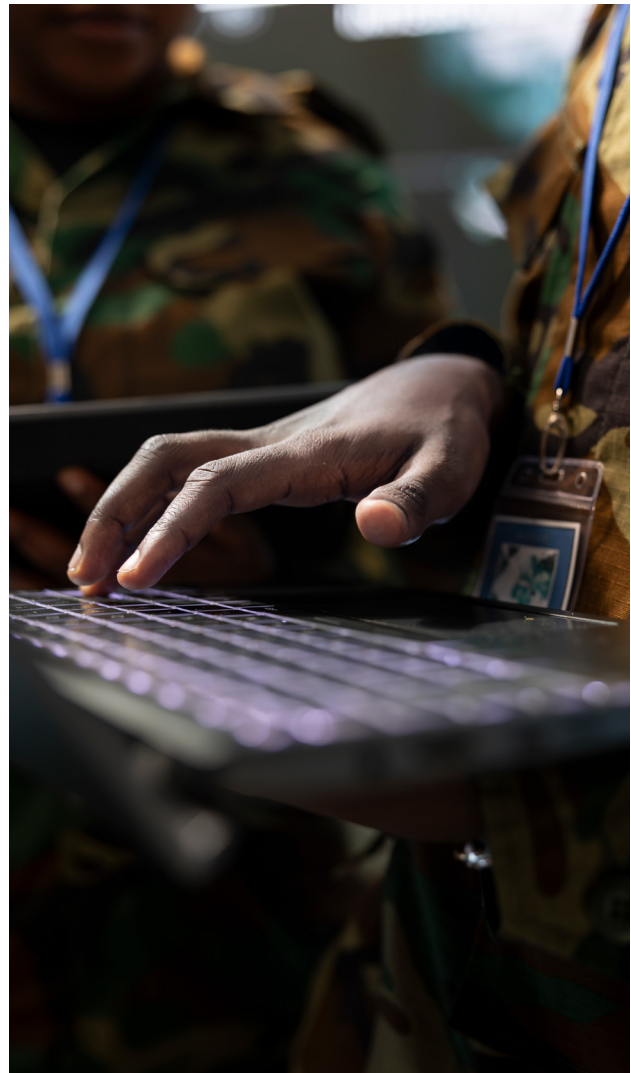
El “Joint War Committee” (JWC) es un comité formado por la IUA y la LMA-LLOYDS. EL JWC publica periódicamente “Hull War, Strikes, Terrorism and Related Perils – Listed Areas”, conocida comúnmente como la **lista de zonas de riesgo** y que, recientemente, ha añadido el Estrecho de Ormuz a la lista de zonas de riesgo.

Si el transporte va a pasar una zona incluida en esta lista de zonas de riesgo, ello supone (a discreción de la aseguradora):

- ✓ Una sobreprima de guerra denominada “Additional War Premium” (AWP).
- ✓ La obligación de notificar a la aseguradora cuando la mercancía vaya a transitar por zonas de riesgo incluidas en estas listas (la falta de notificación puede suponer la exclusión total de cobertura).



⁴Institute War Clauses (Cargo) – CL385



Terminación automática de cobertura cuando el transporte entra en las áreas de guerra excluidas

El JWC también publica las **áreas de guerra excluidas**. Las aseguradoras tomarán como referencia esta lista cuando se tiene constancia de que el transporte pasa por un puerto o zona declarada como área de guerra excluida para, en su caso, activar la **terminación automática de la cobertura bajo la cláusula IWC**.

Conclusión: recomendación de revisar pólizas para negociar precio y definir riesgo asumible

En el contexto actual de elevada conflictividad bélica, es fundamental revisar las pólizas de transporte de mercancías para confirmar que la cobertura es adecuada al transporte previsto. Y ello, tanto para la cuantificación del riesgo asumido como para la negociación del precio en una compraventa que incluye el transporte y/o el seguro.

Agenda laboral 2026 en el sector de transporte, movilidad y logística. **Los 10 hitos normativos**



Carlos de la Torre García

Socio | Derecho Laboral

✉ carlos.delatorre@es.andersen.com

El sector del transporte, la movilidad y la logística constituye uno de los pilares de la economía española, tanto por su papel estratégico en el funcionamiento del mercado como por su impacto en el empleo. Se trata de un sector de gran relevancia económica que genera aproximadamente 1,3 millones de puestos de trabajo al año, situándose entre los principales motores de actividad y empleo en España.

En este contexto, el sector se enfrenta actualmente a cuatro retos laborales estructurales: la cobertura de vacantes, especialmente en determinados perfiles profesionales; el absentismo laboral; la implantación de la inteligencia artificial y nuevas tecnologías en los procesos empresariales; y el impacto de factores geopolíticos derivados del conflicto bélico en oriente próximo, como la evolución del precio del combustible o los aranceles internacionales, que afectan directamente a los costes especialmente de fletes en el transporte

marítimo y a las cadenas de valor internacionales.

En el ámbito laboral, las relaciones laborales son muy distintas en función de cada subsector: transporte terrestre (camiones); transporte por pasajeros (autobús, taxi, VTC, ferroviario y aéreo); logística; mensajería, paquetería y última milla y servicios auxiliares (puertos, terminales y agencias de transporte).

No obstante, la regulación laboral en 2026 seguirá siendo un factor determinante de las decisiones estratégicas sobre personas, afectando a los modelos organizativos, los costes laborales, la flexibilidad operativa y la experiencia del empleado.

A continuación, se analizan los principales ejes regulatorios que marcarán la gestión del talento en el horizonte 2026 en general y en el sector de transporte, movilidad y logística en particular.



Movilidad internacional: el nuevo Reglamento de Extranjería

La captación de talento internacional se ha convertido en una necesidad para varias empresas españolas, especialmente en sectores con escasez de profesionales. Sin embargo, el marco normativo migratorio sigue siendo complejo y restrictivo, lo que obliga a planificar cuidadosamente cualquier contratación internacional.

En 2026 se prevé además un proceso de regularización masiva de extranjeros en situación irregular, lo que podría facilitar la incorporación de trabajadores en sectores con vacantes estructurales.

Desde la perspectiva empresarial, se recomienda una gestión proactiva del talento internacional, con seguimiento del catálogo de ocupaciones de difícil cobertura y los certificados de insuficiencia del SEPE y optimización de los convenios bilaterales migratorios y de seguridad social con países no comunitarios.

En el sector, especialmente en autobuses y camiones en 2026, volverá a ser crítico el acceso de talento internacional a vacantes, aunque sigue siendo relevante la cuestión de las autorizaciones para nacionales de terceros países que deseen trabajar en el sector del transporte terrestre en España y la posible inclusión de los conductores de camión en el catálogo.

Inteligencia Artificial en procesos de RRHH

El uso de inteligencia artificial en la gestión de recursos humanos está considerado por la normativa europea como un sistema de alto riesgo, lo que implica el cumplimiento de exigentes garantías legales. El Reglamento Europeo de IA y la normativa de protección de datos exigen transparencia en los algoritmos utilizados y mecanismos para evitar discriminaciones.

Además, existen usos expresamente prohibidos, como la evaluación de emociones o el uso de sistemas biométricos de reconocimiento facial en el ámbito laboral. Las empresas deberán informar a los trabajadores y a la representación legal

sobre la utilización de estos sistemas y explicar los criterios que influyen en decisiones laborales. Se recomienda implementar políticas internas y sistemas de gobernanza de la IA, especialmente en departamentos de RRHH.

Las compañías del sector que deseen utilizar la IA en sus procesos de RRHH deberán adoptar políticas y una estructura de gobernanza de la IA que incluirán entre otros aspectos: política de selección y diseño de casos de IA; política de transparencia; política de explicabilidad; política de relación con decisiones automatizadas y su supervisión; política de protección de derechos fundamentales; política de protección de datos; política de ciberseguridad; política de recursos humanos en relación con la IA; etc.

Y, finalmente, llegarán los agentes IA que interactuarán con personas humanas y que generarán también en el sector una competencia interna y se irán consolidando con los casos de uso como una gran palanca de productividad.

Tiempo de trabajo y registro horario digital

La regulación del tiempo de trabajo continúa evolucionando hacia un mayor control administrativo. El Gobierno prevé aprobar un reglamento específico sobre el registro digital de jornada que establezca un contenido mínimo muy detallado, incluyendo información sobre pausas, tipos de horas trabajadas, trabajo presencial o a distancia, tiempos de disponibilidad o interrupciones del derecho a la desconexión digital.

El registro deberá ser accesible en remoto para trabajadores, representantes sindicales e Inspección de Trabajo. Esta regulación puede suponer una importante limitación de la autonomía organizativa de las empresas en materia de control del tiempo de trabajo.

Nuestras recomendaciones a las empresas de transporte, movilidad y logística son que ajustar sus sistemas de registro a los nuevos requisitos legales, pero en el caso de regulaciones en convenio o acuerdos de empresa negociados y firmados con los sindicatos podrán tener un excelente punto de

partida para su adaptación al Reglamento.

El despido y su laberinto legal

El marco normativo y jurisprudencial en materia de despido se ha vuelto cada vez más garantista para los trabajadores. Entre las novedades más relevantes destaca la obligación de conceder audiencia previa al trabajador antes de un despido disciplinario, conforme al artículo 7 del Convenio 158 de la OIT, criterio confirmado por el Tribunal Supremo.

Esto obliga a las empresas del sector a permitir que el trabajador formule alegaciones antes de adoptar la decisión final. Como consecuencia, se recomienda reforzar los procedimientos disciplinarios internos, elaborando pliegos de cargos detallados y cartas de despido bien documentadas que incluyan hechos concretos, datos y evidencias del incumplimiento.

La Ley de Industria y su impacto laboral

La nueva Ley de Industria introduce obligaciones relevantes para las empresas que pretendan cerrar centros productivos. En particular, se establece la obligación de comunicar con al menos nueve meses de antelación el cierre de instalaciones industriales. Durante ese periodo deberán desarrollarse procesos de reindustrialización orientados a preservar la actividad económica y el empleo.

Desde el punto de vista laboral, esto implica una mayor planificación en los procesos de reorganización empresarial y la necesidad de abrir periodos de consultas con suficiente documentación y negociación de buena fe.

En el sector, cualquier cierre de centro productivo con especial impacto laboral deberá tener en cuenta la futura normativa y el foco estará en la posible reindustrialización y el mantenimiento de capacidades productivas y de empleos.



El cierre de centros exigirá una planificación reforzada y mayores garantías laborales."

Edadismo, prejubilaciones y gestión del talento senior

La gestión del talento senior se ha convertido en un tema clave para muchas empresas. Los programas de prejubilación deben estructurarse jurídicamente a través de la extinción contractual pactada o de procedimientos colectivos, garantizando siempre la voluntariedad del trabajador y la negociación con la representación social para evitar riesgos de discriminación por edad.

Además, se prevé la introducción de nuevas modalidades de jubilación, como la llamada jubilación reversible, y posibles modificaciones en los coeficientes reductores de jubilación anticipada para actividades especialmente penosas o peligrosas.

En el sector, serán críticos los programas de prejubilaciones y de relevo generacional especialmente en el sector de transporte terrestre y aéreo donde ya se anuncia la necesidad de renovación de perfiles profesionales.

Salud laboral, absentismo y reforma legal

El absentismo laboral continúa siendo una de las principales preocupaciones empresariales. Para abordarlo, se prevén reformas que permitan fórmulas más flexibles de reincorporación tras una baja médica, como las altas médicas progresivas, que permitirían compatibilizar parcialmente el trabajo con la incapacidad temporal.

También se pretende reforzar el papel de las mutuas en las propuestas de alta médica, estableciendo plazos de respuesta más cortos por parte del INSS. En materia de prevención de riesgos laborales, el nuevo enfoque normativo pondrá especial atención en la salud mental, los riesgos psicosociales y la diversidad generacional y de género en la evaluación de riesgos.

En el sector, la gestión del absentismo laboral será muy relevante y desde ANDERSEN lanzaremos el modelo MIRA 360 de reducción del absentismo sobre la base de 4 palancas legales: auditoría legal y de convenio; informe de seguridad y salud; personas y procesos y perspectiva sindical.



Conciliación, nuevos permisos y transparencia retributiva

El marco de conciliación continuará ampliándose con la posible aprobación de nuevos permisos laborales, entre ellos permisos por fallecimiento ampliados, por cuidados paliativos o vinculados a procesos de eutanasia. Paralelamente, la normativa europea impulsará una mayor transparencia retributiva para reducir la brecha salarial de género.

Las empresas deberán facilitar información salarial a candidatos y trabajadores y reforzar los sistemas internos de análisis retributivo, con el objetivo de que la diferencia salarial entre hombres y mujeres se sitúe por debajo del 5%. También se prevé ampliar los plazos de prescripción de reclamaciones salariales hasta tres años.

El sector deberá permanecer atento a estos cambios legales y especialmente a las novedades sobre transparencia retributiva.

Negociación colectiva y VI AENC 2026-2028 y SMI para 2026

La negociación colectiva seguirá desempeñando un papel central en el sistema laboral español. En 2026 se abrirá la negociación del VI Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva (VI AENC) para el periodo 2026-2028. Y llegarán los planes de movilidad sostenible en el trabajo en centros de más de doscientos trabajadores (o cien por turno).

Además, la jurisprudencia del Tribunal Supremo ha reafirmado que los convenios colectivos de empresa no pueden prevalecer sobre los convenios sectoriales en materia salarial una vez finalizado el periodo transitorio de la última reforma laboral. Por otra parte, el salario mínimo interprofesional (SMI) se incrementará previsiblemente en torno a un 3,1%, lo que obligará a revisar estructuras salariales y mecanismos de absorción y compensación.

El sector combina sectores con convenios franja (transporte aéreo) por colectivos con convenios provinciales de sector con distintas condiciones. El sector de última milla ofrece oportunidades para una posible regulación con un ámbito funcional propia a nivel estatal.

Eficiencia procesal y nuevo litigio laboral

La Ley Orgánica 1/2025 introduce importantes cambios en el funcionamiento de la jurisdicción social. Entre las novedades destacan la posibilidad de celebrar la conciliación y el juicio en actos separados, la obligación de aportar la prueba con al menos diez días de antelación al juicio en formato electrónico y la introducción de las sentencias orales, que podrán dictarse directamente en sala con exposición de los hechos probados y el fallo. Estas reformas obligarán a adaptar la estrategia procesal de empresas y despachos de abogados a un nuevo modelo de litigación laboral.

El sector con un gran volumen de empleos y litigios laborales deberá estar atento a las nuevas estrategias procesales.

El derecho laboral y los nuevos sistemas de gestión de compliance laboral de acuerdo con norma UNE 19604 como factor estratégico

Por todo ello, el año 2026 para el sector de transporte, movilidad y logística estará marcado por un aumento de la regulación laboral y de las obligaciones de cumplimiento normativo para las empresas, especialmente en ámbitos como la gestión del talento internacional, el tiempo de trabajo y registro horario, el uso de inteligencia artificial, la transparencia salarial, el control del absentismo y la adaptación a los nuevos litigios laborales.



Problemática del cumplimiento de la relación 1/30 entre el número de autorizaciones VTC y de licencias de taxi



Pedro Rubio

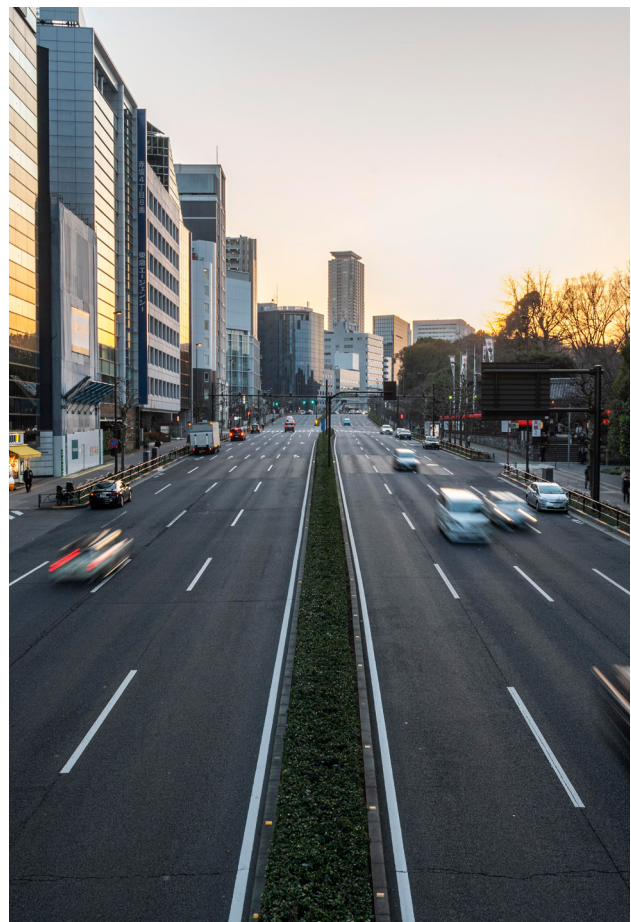
Socio | Derecho Público

✉ pedro.rubio@es.andersen.com

La posibilidad de limitación del número de operadores en el mercado de las VTCs ha sido objeto de la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 8 de junio de 2023, dictada en el asunto C-50/21, *Prestige and Limousine*, que ha venido a corregir de forma muy importante la jurisprudencia sentada por el Tribunal Supremo en su Sentencia 921/2018, de 4 de junio.

14

Esta Sentencia se dicta a petición de decisión prejudicial planteada, con arreglo al artículo 267 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, mediante Auto de 19 de enero de 2021, en el contexto de un litigio entre la compañía *Prestige and Limousine, S. L.*, que ofrece servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor, y, en particular, el Área Metropolitana de Barcelona, en relación con la validez del Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, que exige la obtención de una licencia para prestar servicios de VTC en la conurbación de Barcelona, y limita el número de licencias de servicios de VTC a una por cada treinta licencias de taxi otorgadas para dicha conurbación.



El Tribunal de Justicia de la Unión Europea analiza la idoneidad y la mínima restricción de las medidas restrictivas para conseguir los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público.

La Sentencia *Prestige and Limousine* exige -como premisa interpretativa para determinar la validez conforme al Derecho Europeo de las decisiones administrativas denegatorias de autorizaciones de arrendamientos de vehículos con conductor- que a la hora de justificar la denegación no baste con presentar un estudio del impacto de la flota de VTC en el transporte, el tráfico o el espacio público, sino que requiere que se acredite que no era posible adoptar medidas menos restrictivas.

La Sentencia *Prestige and Limousine*, en definitiva, devuelve la carga probatoria a los autores de las restricciones sobre el ejercicio de una actividad económica. Solamente cuando éstos sean capaces de probar que determinada restricción está justificada por una razón imperiosa de interés público, resulta idónea para salvaguardar tales razones, y cuando además acrediten que no va más allá de lo estrictamente necesario para cumplir su función, no existen medidas equivalentes menos restrictivas de las libertades afectadas, y no infringen el principio de no discriminación, sólo en este caso, dicha medida será conforme con el Derecho comunitario.

El Gobierno ha tratado de dar cumplimiento al criterio interpretativo fijado por la Sentencia *Prestige and Limousine*, modificando artículo 99.5 y 6 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en el sentido de dar cobertura legal a la posibilidad de que pueden denegarse nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en atención a valores límites referidos a la calidad del aire, reducción de emisiones CO2, gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, establecidos para su ámbito territorial por las comunidades autónomas en que pretenda domiciliarse la autorización.

Varias Comunidades Autónomas ya han emitido informes, algunos muy teóricos, sobre los que tratan de justificar las denegaciones de nuevas autorizaciones de arrendamientos de vehículos con conductor, en base a fundamentos referentes a valores límites referidos a la calidad del aire, reducción de emisiones CO2, gestión del transporte, del tráfico y del espacio público.

El siguiente paso en esta cuestión será analizar las diferentes Sentencias que los Tribunales Superiores de Justicia habrán de dictar sobre las nuevas resoluciones desestimatorias autorizaciones de arrendamientos de vehículos con conductor dictadas al amparo de dichos informes, en las que no descartamos el planteamiento otra vez más de cuestiones prejudiciales ante Tribunal de Justicia de la Unión Europea para acotar aún más la interpretación de estas restricciones al otorgamiento de más licencias de VTC.

En este sentido, el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco ha dictado una serie de Sentencias (procedimientos ordinarios 304/2024, 306/2024, 307/2024, 308/2024, 309/2024 y 310/2024, que pueden convertirse en un importante precedente judicial en materia del conflicto de las VTCs, pese a pronunciarse en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Euskadi.



Mediante Orden Foral se desestimó el otorgamiento de las nuevas licencias de VTCs en que conferirías sería incumplir los objetivos marcados por el Plan de Transición Energética y Cambio Climático Plan de Transición Energética y Cambio Climático 2021-2024 y la Estrategia Klima 2050 aprobados por el Gobierno Vasco, esto es, la reducción de los gases de efecto invernadero en un 40% en 2030 y en al menos un 80% en 2050 respecto al año 2005.

Dichas Sentencias declaran que los fundamentos invocados por la Orden Foral para desestimar el otorgamiento de nuevas licencias de VTCs no satisfacen por sí solo los estándares marcados por las Sentencias del Tribunal Supremo Números 41 y 44/2024 de 15 de enero, entre otras, y del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (de 6 de junio de 2023, *Prestige & Limousine*, asunto C-50/21), que se han pronunciado sobre la restricción de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en función de criterios de gestión de transporte y objetivos de política medio ambiental; esto es, la adecuación y proporcionalidad de dicha medida a esas finalidades; sus efectos no discriminatorios entre operadores del mismo sector y exclusión, que también debe acreditar la autoridad que la imponga, de otras menos gravosas de la libertad de empresa en el mercado de la Unión Europea.

En todo caso, estaremos pendientes a nuevas Sentencias de Tribunales Superiores de Justicia para aclarar cuáles deben ser los presupuestos a que deben ajustarse las diferentes Comunidades Autónomas para justificar debidamente la restricción del número de autorizaciones de VTCs a otorgar en sus respectivos territorios.





Andersen Global is a Swiss verein comprised of legally separate, independent member firms located throughout the world providing services under their own names. Andersen Global does not provide any services and has no responsibility for any actions of the Member Firms or collaborating firms. No warranty or representation, express or implied, is made by Andersen Global, its Member Firms or collaborating firms, nor do they accept any liability with respect to the information set forth herein. Distribution hereof does not constitute legal, tax, accounting, investment or other professional advice.

© 2026 Andersen Global. All rights reserved



Suscríbete

Si desea recibir las actualizaciones sobre transporte que elabora el equipo de Andersen puede suscribirse a través de **este formulario**.

