

I. Disposiciones generales

Presidencia del Gobierno

2543 *DECRETO ley 6/2024, de 31 de julio, de modificación urgente de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.*

Sea notorio a todos los ciudadanos y ciudadanas que el Gobierno de Canarias ha aprobado y yo, en nombre del Rey y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 47.1 del Estatuto de Autonomía de Canarias, promulgo y ordeno la publicación del Decreto ley 6/2024, de 31 de julio, de modificación urgente de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, ordenando a la ciudadanía y a las autoridades que lo cumplan y lo hagan cumplir.

ÍNDICE

Exposición de motivos.

Artículo único. Modificación de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.

Disposición adicional primera. Habilitación para el establecimiento de criterios objetivos.

Disposición adicional segunda. Ámbito de las autorizaciones de arrendamiento con conductor existentes a la entrada en vigor de este Decreto ley.

Disposición transitoria primera. Suspensión del otorgamiento de nuevos títulos habilitantes.

Disposición transitoria segunda. Plazo para declarar los vehículos adscritos a las autorizaciones de transporte discrecional.

Disposición transitoria tercera. Hoja de ruta.

Disposición final única. Entrada en vigor.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO: UNA REGULACIÓN CON POTENCIAL DE MEJORA

El Estatuto de Autonomía de Canarias atribuye a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia exclusiva sobre transportes terrestres de viajeros que transcurran íntegramente dentro del ámbito del Archipiélago, incluyendo la regulación, la planificación, la gestión, la coordinación y la inspección de los servicios y las actividades, incluyendo el transporte urbano e interurbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros y mercancías, el transporte turístico, escolar o de menores, sanitario, funerario, de mercancías peligrosas o perecederas y de otros que requieran un régimen específico.

En uso de esta competencia se dictó la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (LOTCC), posteriormente actualizada en diversas ocasiones. La Ley dedica su artículo 4 a los principios y objetivos generales, incluyendo entre estos últimos «La consecución de la máxima calidad y seguridad en la prestación de la actividad de transporte por carretera y la reducción de los impactos y coste medioambiental».

Con el paso de los años la regulación de este sector no ha experimentado apenas modificaciones, aunque en el año 2014 se introdujeron las normas relativas al arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), condicionando las nuevas autorizaciones al número existente de autorizaciones para el servicio de taxi y estableciendo un límite al otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento con conductor ligado a una proporcionalidad fija entre estas y las autorizaciones para el servicio de taxi. No se ha acometido, sin embargo, una actualización normativa que permitiera aproximarse mejor a la consecución de los objetivos ambientales y energéticos que se están imponiendo como fundamentales en toda la acción pública.

La aprobación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, así como la Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de Cambio Climático y Transición Energética de Canarias, impone a la actuación pública en la Comunidad Autónoma la observancia de una larga serie de objetivos entre los que se incluye el desarrollo sostenible, la descarbonización de la economía, la protección del medio ambiente, la protección y promoción de la salud pública y la accesibilidad universal. Parece llegado el momento de que estos objetivos se vayan incorporando de forma efectiva a la actividad pública en materia de transportes, y el transporte de viajeros en automóviles de turismo ofrece la oportunidad de intervenir normativamente para establecer una regulación que oriente la actividad particular en la dirección que se considere adecuada.

II. LA RESPUESTA: UNA REVISIÓN OBLIGADA Y URGENTE

Dentro del campo de los transportes de viajeros en automóviles de turismo no solo se precisa una revisión de la normativa que favorezca la consecución de objetivos ambientales y energéticos, sino que también concurre la necesidad de revisar los criterios para otorgar las correspondientes autorizaciones, necesidad que exige una atención urgente para dar solución a una situación no deseada.

El otorgamiento de las autorizaciones para el ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor se ha visto condicionada por la Sentencia de la Sala Primera del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 8 de junio de 2023 (C-50/21 - «Prestige and Limousine») que vino a clarificar la controversia abierta por la modificación del artículo 48.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), que reinstauró la posibilidad de establecer una proporcionalidad entre el número de licencias de taxi y el de autorizaciones para el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC).

También se pronunció sobre la posibilidad de exigir una licencia o autorización municipal, además de la autorización autonómica, en el 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, del Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, de 26 de junio de 2018 que había sido impugnado.

La Sentencia se pronunció claramente en contra de la posibilidad de establecer con carácter general una proporcionalidad fija 1/30 entre autorizaciones VTC y autorizaciones de taxi teniendo en cuenta únicamente criterios económicos, y dejó abierta la posibilidad de que se exigieran licencias municipales con carácter adicional a las autorizaciones de otras administraciones para el arrendamiento de vehículos con conductor.

La posición del Tribunal, en cuanto a la proporcionalidad, se basa en la consideración de que no existe justificación alguna para la imposición de la misma más allá de la defensa de un sector contra la competencia de un servicio similar, por lo que se considera como una restricción a la libertad de establecimiento vetada por el artículo 49 del Tratado Fundacional de la Unión Europea (TFUE). La Sentencia deja abierta, sin embargo, la posibilidad de que se establezcan restricciones «para alcanzar los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de protección del medio ambiente».

Tras la publicación de la Sentencia, el Gobierno de España aprobó el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea.

El Real Decreto-ley modificó el contenido del artículo 99 de la citada LOTT para introducir en los apartados 5, 6 y 7 la consideración de las variables ambientales y de gestión de tráfico en el otorgamiento de autorizaciones VTC, sin que se modificara o suprimiera la proporcionalidad 1/30 indicada.

En la Comunidad Autónoma de Canarias esta materia se halla regulada en la antes citada Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (LOTCC), que rige en todo lo relacionado con la prestación de servicios discrecionales de transporte de viajeros, entre los que se incluyen los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor y de taxi. Esta regulación, en la redacción dada a la misma mediante la Ley 9/2014, de 6 de noviembre, de Medidas Tributarias, Administrativas y Sociales de Canarias, recogía la limitación en cuanto a la proporcionalidad del número de autorizaciones de VTC con respecto a las autorizaciones de taxi, que fue contemplada en la legislación estatal.

La Sentencia del TJUE ha venido a cambiar radicalmente el panorama en esta materia y se hace necesario aplicar criterios que, tal como recoge la jurisprudencia europea, respondan a la consecución de «objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de protección del medio ambiente». Se trata de una modificación necesaria que se plantea con carácter excepcional y exige una atención urgente para dar solución a situaciones que se están dilatando en el tiempo. Y el paso del tiempo transcurrido desde la citada sentencia, solo agrava la perentoriedad de adaptar la normativa canaria, sin que haya dejado de subsistir la necesidad de adaptar la normativa.

Además de dar cumplimiento al mandato del Tribunal Europeo, también resulta obligado modificar la legislación vigente para dar mayor relevancia a la consecución de objetivos ambientales, energéticos y de utilización de los recursos a la hora de tomar decisiones sobre los transportes discrecionales en vehículos de turismo.

III. FUNDAMENTACIÓN DEL DECRETO LEY

A la vista de los antecedentes expuestos, resulta necesario modificar el contenido de la LOTCC para establecer criterios objetivos basados en las consideraciones formuladas por el TJUE.

Al mismo tiempo, se promueve la adopción práctica por parte de las Administraciones Públicas de unos criterios basados en consideraciones ambientales, energéticas y de sostenibilidad que implica, además, la adaptación del régimen de funcionamiento de la actividad y la extensión de requisitos equivalente a otras actividades de transporte discrecional de viajeros para convertirlos en parámetros generales de actuación en esta materia y evitar situaciones de discriminación.

Habida cuenta de la sentencia del Tribunal europeo, se ha llegado a una situación en que existe un número muy elevado de solicitudes de autorizaciones de VTC pendientes de ultimar su tramitación administrativa o de culminar la vía de los recursos interpuestos, hasta el punto que su otorgamiento acumulado en un corto espacio de tiempo podría suponer un importante descalabro para unos territorios insulares de alcance limitado que no están necesariamente en condiciones de soportar el impacto que sobre el medio ambiente, la gestión del transporte o la ocupación del espacio público supondría la entrada en funcionamiento de un número considerable de vehículos de arrendamiento con conductor. Razón que justifica plenamente facultar a los cabildos insulares y ayuntamientos para que adopten criterios adicionales que tengan en cuenta sus circunstancias locales.

Se trata de una situación extraordinaria que exige actuar con urgencia para evitar que se puedan otorgar nuevas autorizaciones de VTC sin tener en cuenta los criterios que invoca la jurisprudencia europea y que ya figuran recogidos como objetivos de la acción pública en el actual artículo 4.2.j) de la LOTCC.

La urgencia y la necesidad de esta norma se derivan también de la exigencia de resolver de forma extraordinaria una situación de incertidumbre jurídica que redundaría en perjuicio no solo de los particulares que han iniciado procedimientos para acometer esta actividad, sino también del interés general que representa la existencia de un marco jurídico claro que permita realizar una planificación adecuada de los medios de transporte disponible en el limitado espacio territorial con que cuentan las islas del Archipiélago.

Por lo que se refiere al supuesto habilitante de extraordinaria y urgente necesidad, el contenido del Decreto ley se fundamenta en motivos objetivos y de oportunidad política que requieren su aprobación inmediata. Como reiteradamente ha declarado el Tribunal Constitucional (así, STC 61/2018, de 7 de junio, FJ 5), la adecuada fiscalización del recurso al decreto ley requiere el análisis de dos aspectos desde la perspectiva constitucional: por un lado, la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 111/1983, de 2 de diciembre, FJ 5; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3; y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4) y, por otro lado, la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 3; 182/1997, de 20 de octubre, FJ 3, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 4).

En cuanto a la definición de la situación de urgencia, se ha precisado que no es necesario que tal definición expresa de la extraordinaria y urgente necesidad haya de contenerse siempre en el propio Decreto ley, sino que tal presupuesto cabe deducirlo igualmente de una pluralidad de elementos. El examen de la concurrencia del presupuesto habilitante de la «extraordinaria y urgente necesidad» siempre se ha de llevar a cabo mediante la valoración conjunta de todos aquellos factores que determinaron al Gobierno a dictar la disposición legal excepcional y que son, básicamente, los que quedan reflejados en la exposición de motivos de la norma, a lo largo del debate parlamentario de convalidación, y en el propio expediente de elaboración de la misma (SSTC 29/1982, de 31 de mayo, FJ 4; 182/1997, de 28 de octubre, FJ 4; 11/2002, de 17 de enero, FJ 4, y 137/2003, de 3 de julio, FJ 3).

En cuanto a la segunda dimensión del presupuesto habilitante de la legislación de urgencia, concebida como conexión de sentido entre la situación de necesidad definida y las medidas que en el Decreto ley se adoptan, generalmente, se ha venido admitiendo el uso del decreto ley en situaciones que se han calificado como «coyunturas económicas problemáticas», para cuyo tratamiento representa un instrumento constitucionalmente lícito, en tanto que pertinente y adecuado para la consecución del fin que justifica la legislación de urgencia, que no es otro que subvenir a «situaciones concretas de los objetivos gubernamentales que por razones difíciles de prever requieran una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes» (SSTC 31/2011, de 17 de marzo, FJ 4; 137/2011, de 14 de septiembre, FJ 6, y 100/2012, de 8 de mayo, FJ 8).

Finalmente, el posible carácter estructural del problema que se pretende atajar no excluye que dicho problema pueda convertirse, en un momento dado, en un supuesto de extraordinaria y urgente necesidad, que justifique la aprobación de un decreto ley, lo que deberá ser determinado atendiendo a las circunstancias concurrentes en cada caso (STC 137/2011, FJ 6; reiterado en SSTC 183/2014, FJ 5; 47/2015, FJ 5, y 139/2016, FJ 3).

En consecuencia, resulta imprescindible superar la situación de incertidumbre jurídica y de paralización en que se encuentra el subsector del arrendamiento de vehículos con conductor en las Islas, adaptando el marco normativo al derecho europeo, e, igualmente, es necesario introducir criterios ambientales en la ordenación del transporte para atender los requerimientos impuestos por la normativa europea, estatal y autonómica, en particular en materia de lucha contra el cambio climático. Se trata de una necesidad extraordinaria, en cuanto resulta de la combinación de un conjunto de factores nuevos no considerados en la ordenación general del transporte por carretera, una necesidad que, además, demanda una respuesta perentoria e inmediata, que el transcurso del tiempo hace cada vez más acuciante, y que no puede ser atendida en condiciones razonables tramitando el cambio normativo por el procedimiento ordinario de iniciativa legislativa, ni siquiera utilizando el procedimiento de urgencia. La problemática a la que debe hacerse frente constituye una necesidad que demanda una respuesta extraordinaria y urgente, lo que determina la utilización del presente Decreto ley.

IV. CONTENIDO DEL DECRETO LEY

Para alcanzar la finalidad expuesta se modula el número de autorizaciones mediante la aplicación de criterios objetivos relacionados con la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como la protección del medio ambiente.

Se añade un artículo 79 sexies donde se fijan criterios objetivos relativos a la calidad del aire, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión viaria. El Decreto ley incorpora también un criterio nuevo, la «capacidad de carga», que permita tener en cuenta el carácter insular de unos ámbitos cuyos territorios y recursos tienen un carácter necesariamente finito y no pueden sostener una expansión infinita de infraestructuras y servicios de transporte.

Mientras que algunos criterios relativos a la calidad del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión viaria serán aplicables con carácter inmediato, sin precisar desarrollo normativo, se remite a una futura normativa reglamentaria para el establecimiento de criterios relativos a la capacidad de carga y la gestión del transporte o del espacio público, teniendo en cuenta, además, que este tipo de criterios pueden fijarlos los cabildos insulares y ayuntamientos atendiendo a sus circunstancias locales.

El establecimiento de estos criterios objetivos no se verá condicionado más que por la finalidad que se persiga conseguir, pero su aplicación no permitirá en ningún caso, que se pueda superar un daño ambiental superior a ciertos límites. Con este fin se fijan unos límites absolutos que no podrán superarse, por lo que se prohíbe que se otorguen nuevas autorizaciones cuando se hayan superado ciertos valores de contaminación ambiental o incumplido los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero. Estos límites se basan en unos criterios objetivos aplicables con carácter inmediato al otorgamiento de autorizaciones.

En el texto del Decreto ley se ha optado por no introducir criterios numéricos concretos por entender que en unos casos basta la referencia a índices variables bien conocidos y en otros se trata de una materia más adecuada para su tratamiento reglamentario, ya que no se considera adecuado plasmar en una norma de rango legal criterios que deben ser flexibles en el tiempo y variables según la situación de los diversos territorios del Archipiélago. La rigidez de una norma con rango de ley casa mal con la posibilidad de evolucionar al compás de los cambios que se produzcan en la movilidad y la evolución de la tecnología.

Los límites ambientales de contaminación y emisiones, así como los relativos al uso de las vías públicas serán exigibles desde la entrada en vigor del Decreto ley, sin necesidad de esperar a la aprobación reglamentaria de otros criterios objetivos, ya que dependen solo de la aplicación de unos índices ya existentes. En cuanto al resto de posibles criterios objetivos, para evitar que se produzca una situación de indefinición demasiado prolongada, se establece mediante disposición adicional la posibilidad de que el Gobierno de Canarias fije o desarrolle los criterios objetivos y los cabildos insulares o ayuntamientos aprueben sus criterios adicionales si lo consideran oportuno, dejando mientras tanto en suspenso, durante el plazo de un año, el otorgamiento de nuevas autorizaciones y la tramitación de las solicitudes de autorización que ya hubieran sido solicitadas.

La aplicación de los nuevos criterios se exige para todas las solicitudes, independientemente de cuando hubieran sido formuladas, ya que la norma anterior, que resultaría aplicable en función de la fecha de solicitud, ha sido declarada como no ajustada a derecho por el Tribunal Europeo de Justicia, lo que obliga a aplicar necesariamente los nuevos criterios objetivos que se establezcan con arreglo a este Decreto ley.

Para permitir la aplicación de dicha normativa europea es precisamente para lo que se hace necesario aprobar este Decreto ley regulando los criterios objetivos relativos a la calidad del aire, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión viaria. Se trata de fijar unas reglas claras allí donde la jurisprudencia europea ha declarado contrarias a Derecho las previamente existentes y obligado a acatar la primacía del derecho europeo.

La modificación de los criterios para el otorgamiento de autorizaciones de VTC obliga a plantearse algunas cuestiones conexas que llevan a modificar otros artículos del texto legal en relación con los transportes discrecionales de viajeros.

En primer lugar, parece necesario admitir que el mismo espíritu que lleva al Tribunal de Justicia de la Unión Europea a considerar no admisible el establecimiento de una proporcionalidad basada en criterios económicos supone una restricción a la competencia en favor de un tipo de servicio concreto, debe conducir también a extender el mismo trato al resto de servicios de transporte de viajeros que puedan tener características similares. Ello lleva a incorporar la consideración de las variables ambientales y de gestión del transporte, tráfico y espacio público al resto de servicios incluidos en el amplio marco de los transportes discrecionales de viajeros.

Con este fin se modifica el artículo 81 de la LOTCC para añadir la consecución de los objetivos establecidos en las políticas medioambientales o climáticas y de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público a los criterios reglamentariamente establecidos para la determinación del número de autorizaciones y licencias de taxi, que actualmente aparecen recogidos en el vigente Decreto 74/2012, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del Servicio de Taxi.

Además de los preceptos de carácter sustantivo a los que se ha hecho referencia, resulta necesario y conveniente modificar también algunos artículos de carácter más procedimental como son los artículos 7 y 8, referidos a las competencias de los cabildos insulares y de los ayuntamientos, respectivamente, con el fin de reconocerles expresamente competencias para el establecimiento de criterios objetivos que hayan de regir el otorgamiento de autorizaciones y demás títulos habilitantes. En el caso de los ayuntamientos, se añade en el artículo 8 la mención a la posibilidad de que establezcan criterios adicionales de carácter local dentro de los parámetros establecidos en la Ley para la prestación de servicios puramente urbanos mediante vehículos de arrendamiento con conductor.

Se modifica también el artículo 29 para dejar claro que el establecimiento de criterios objetivos que regulen la prestación de servicios de transporte por carretera por razones medioambientales, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público, no constituye una restricción o condicionante de acceso al mercado.

En consonancia con lo que se ha expresado en relación con el servicio de taxi y la necesidad de que no se produzcan tratos discriminatorios, se considera necesario extender expresamente a todos los servicios discrecionales la posibilidad de limitar el número de autorizaciones de acuerdo con la aplicación de los mismos criterios objetivos.

Esta posibilidad de aplicar limitaciones numéricas y la necesidad de tener en cuenta las características de los vehículos a efectos ambientales, obliga a establecer una vinculación entre las autorizaciones y los vehículos amparados por las mismas, de modo que, en todo momento, se conozca qué vehículos concretos se hallan destinados a los servicios discrecionales.

En aplicación del principio de no discriminación entre servicios, se aplica también expresamente la exigencia de contratación previa de los servicios y de acreditación de la contratación por la capacidad global de los vehículos.

Solo los taxis quedan fuera de estas exigencias en consideración a las obligaciones específicas que se les imponen para la prestación de sus servicios, teniendo en cuenta su consideración como servicio de interés público.

El texto mantiene el régimen de libertad de precios aplicable a los servicios de VTC pero introduce la posibilidad de establecer limitaciones a los incrementos de precios en situaciones excepcionales de alta demanda. Con ello se pretende proteger a las personas usuarias frente a posibles alzas de precios amparadas no solo en un aumento extraordinario de la demanda, sino también en la posible situación cuasi-monopolística que se genera por ausencia de oferta concurrente efectiva en determinados espacios y horarios.

Los criterios que se establezcan por razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público, por las propias características de la Comunidad Autónoma de Canarias, no serán los mismos en todo el territorio autonómico, por lo que se establece que las autorizaciones de arrendamiento con conductor sean de ámbito insular, si bien se permite el traslado temporal de toda o parte de la flota de vehículos entre islas, así como la prestación de servicios de forma puntual en una isla distinta a la que otorgó la autorización cumpliendo los requisitos establecidos en la Ley, por lo que no incide de forma negativa en la actividad empresarial ni se limita su actividad siempre que cumpla con los requisitos. Teniendo en cuenta que la empresa si desarrolla actividad en distintas islas podrá solicitar en esas islas la correspondiente autorización de transportes.

Se ha recogido también en esta modificación legal lo establecido en la Sentencia del TJUE, de 8 de febrero de 2018, que declaró contraria al derecho comunitario la exigencia de un número mínimo de vehículos para obtener una autorización de transporte público. Para ello se ha eliminado esta exigencia del artículo 60 de la LOTCC, y las referencias a esta exigencia en la enumeración de infracciones.

La disposición transitoria primera del presente Decreto ley suspende el otorgamiento de nuevas autorizaciones de taxi y autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor hasta que los cabildos insulares aprueben los criterios adicionales y, en todo caso, durante el plazo máximo de un año contado a partir de la entrada en vigor de este Decreto ley. En relación a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, esta suspensión afecta tanto a las que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de este Decreto ley, como a las que se han solicitado antes de su entrada en vigor, que estén en cualquier fase del procedimiento administrativo o pendientes de resolución de recurso administrativo, mientras que en el caso de las autorizaciones de taxi, esta suspensión afecta a las que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de este Decreto ley.

Esta regulación es especialmente necesaria en la Comunidad Autónoma de Canarias donde, dada la particularidad de cada isla, es necesario analizar distintos elementos en cada una de ellas. Y, por tanto, es necesaria la determinación de los criterios adicionales por parte de los cabildos ya que los territorios insulares cuentan con un gran número de espacios naturales protegidos, parques nacionales y espacios declarados como reserva de la Biosfera existentes en Canarias; cobrando una especial importancia la determinación de los criterios

medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público necesarios a tener en cuenta para la otorgamiento de esas nuevas autorizaciones. Teniendo en cuenta que las solicitudes de autorización de arrendamiento con conductor no han quedado paralizadas, se han seguido recibiendo estas peticiones, de modo que se ha acumulado un número considerable de expedientes. Solo en las islas de Gran Canaria y Tenerife se han presentado solicitudes de autorizaciones nuevas para un total de más de 8.500 vehículos VTC, frente a las 219 vehículos que actualmente existen con autorización entre esas dos islas y, por tanto, la admisión de dichas autorizaciones en su totalidad puede afectar al medioambiente, a la capacidad de carga, a la gestión del transporte, del tráfico o del espacio público en dichas islas, si son concedidas sin atender a los nuevos criterios objetivos que se determinen, poniendo en peligro estos bienes de interés público.

La tramitación de esta reforma legislativa mediante decreto ley se considera de extraordinaria y urgente necesidad para dar solución a todas las solicitudes acumuladas, estableciendo unos criterios aplicables de forma directa, y recogiendo la posibilidad de desarrollo de criterios adicionales a los establecidos en el presente Decreto ley.

V. COMPETENCIAS ESTATUTARIAS

El presente Decreto ley se dicta en ejercicio de las competencias de la Comunidad Autónoma de Canarias en materia de transportes. En concreto el Estatuto de Autonomía de Canarias, reconoce a la Comunidad Autónoma de Canarias competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable y sobre el transporte marítimo que transcurra íntegramente dentro del ámbito del Archipiélago. Esta competencia incluye, en todo caso, la regulación, planificación, gestión, coordinación e inspección de los servicios y las actividades, incluyendo el transporte urbano e interurbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros y mercancías, el transporte turístico, escolar o de menores, sanitario, funerario, de mercancías peligrosas o perecederas y de otros que requieran un régimen específico, respetando las competencias estatales sobre seguridad pública, conforme a lo dispuesto en el apartado 1.a) del artículo 160 del citado Estatuto de Autonomía.

Por otra parte, al amparo del apartado 1.c) del artículo 106 del antedicho Estatuto de Autonomía de Canarias, corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias la competencia en materia de régimen jurídico y procedimiento de las administraciones públicas canarias, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 149.1.18.^a de la Constitución. Esta competencia incluye, en todo caso, la aprobación de las normas de procedimiento administrativo que deriven de las particularidades del derecho sustantivo de Canarias o de las especialidades de la organización de la Administración Pública canaria. Asimismo, conforme a lo indicado en el apartado 2.a) del indicado artículo, corresponde a la Comunidad Autónoma de Canarias, con respeto a lo dispuesto en el artículo 149.1.18.^a de la Constitución, el ejercicio de sus competencias en materia de procedimiento administrativo común.

VI. PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

El contenido del Decreto ley se limita a fijar las bases para el establecimiento de los criterios objetivos aplicables a las solicitudes de autorización de arrendamiento de vehículos con conductor, la modificación o aclaración de algunos aspectos relativos a esta materia y la extensión de la exigibilidad de tales criterios otros servicios discrecionales, necesaria para evitar un trato discriminatorio. Existe, por consiguiente, una congruencia directa entre la situación que debe afrontarse y las medidas que se adoptan mediante la norma.

En la redacción de este Decreto ley se han tenido en cuenta los principios de buena regulación establecidos en el artículo 66 de la Ley 4/2023, de 23 de marzo, de la Presidencia y del Gobierno de Canarias.

En concreto se han tenido en cuenta los principios de necesidad y de eficacia, dado el interés general en el que se fundamentan las medidas que se establecen, siendo el decreto ley el instrumento más adecuado para garantizar su consecución a la mayor brevedad. La necesidad se deriva del hecho de que la modificación de la Ley 13/2007 resulte imprescindible para alcanzar la finalidad de adecuar la legislación canaria a la jurisprudencia del Tribunal Europeo de Justicia en la regulación de una materia de interés general que no puede alterarse mediante normas de otro rango que no sea legal.

La norma es acorde con el principio de proporcionalidad al contener la regulación imprescindible para la consecución de los objetivos previamente mencionados, interviniendo en la actividad de los particulares o de otras Administraciones solo en la medida que resulta imprescindible para alcanzar los resultados propuestos. La regulación que se establece no va más allá de lo necesario para incorporar al derecho canario los criterios a los que hace expresamente referencia la jurisprudencia del TJUE, sin imponer mayores obligaciones a los destinatarios que las necesarias para mantener la coherencia con el resto del ordenamiento jurídico y dotarlo de estabilidad y claridad.

Asimismo, se da cumplimiento al principio de seguridad jurídica en tanto la presente disposición se inserta y contribuye a un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre. Se ha atendido al principio de transparencia, en la medida que el acceso al Decreto ley es factible no sólo como norma general sino a través del Portal de Transparencia del Gobierno de Canarias, recogiendo en esta exposición los motivos y los objetivos de la norma y, finalmente, se da cumplimiento al principio de eficiencia por cuanto se evitan cargas administrativas innecesarias.

Por lo que respecta a la igualdad de género y a la expresión de género, cabe resaltar que se ha dado cumplimiento, respectivamente, a la Ley 1/2010, de 26 de febrero, Canaria de Igualdad entre Mujeres y Hombres, y a la Ley 2/2021, de 7 de junio, de Igualdad Social y no discriminación por razón de identidad de género, expresión de género y características sexuales.

Este Decreto ley no contempla condiciones discriminatorias que supongan impacto negativo alguno en la igualdad de género, ni afecta negativamente a la igualdad y no discriminación por razón de la identidad y expresión de género o de las características sexuales, por lo que dichos impactos en las personas destinatarias de la norma son totalmente positivos.

En su virtud, en uso de la autorización contenida en el artículo 46 del Estatuto de Autonomía de Canarias, reformado por la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, en relación con lo previsto en el artículo 74 de la Ley 4/2023, de 23 de marzo, de la Presidencia y del Gobierno de Canarias, a propuesta del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Movilidad, previa deliberación del Gobierno en su reunión celebrada el día 31 de julio de 2024,

DISPONGO:**Artículo único. Modificación de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias.**

La Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, se modifica en los siguientes términos:

Uno. Se añade un apartado o) al artículo 6 con la siguiente redacción:

«o) El establecimiento, en su caso, de criterios objetivos para el otorgamiento de autorizaciones y demás títulos habilitantes referidos a los transportes por carretera, distintos a los establecidos en la presente norma, basados en razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público.»

Dos. El subapartado e) del artículo 7.1 queda redactado en los siguientes términos:

«e) El establecimiento de criterios objetivos adicionales a los que establezca en su caso la Comunidad Autónoma de Canarias, aplicables al otorgamiento de autorizaciones y demás títulos habilitantes referidos a los transportes por carretera y de las actividades relacionadas con los mismos, dentro de los límites y conforme a los parámetros definidos por esta Ley, así como la gestión y concesión de los mismos.»

Tres. Se añade un subapartado e) al artículo 8.1 con la siguiente redacción:

«e) El establecimiento de condicionantes o limitaciones adicionales a los que establezca, en su caso, la Comunidad Autónoma de Canarias para la prestación de servicios íntegramente urbanos.»

Cuatro. El artículo 29 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 29. Condiciones de acceso al mercado.

1. El acceso al mercado de los servicios de transporte por carretera será libre, sin perjuicio de la aplicación de criterios objetivos que puedan establecerse para regular la prestación de los mismos y del cumplimiento de los requisitos previstos en esta Ley y en su normativa de desarrollo.

2. El establecimiento de criterios objetivos que regulen la prestación de servicios de transporte por carretera por razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público, no constituye una restricción o condicionante de acceso al mercado.

A estos efectos se entenderá como capacidad de carga la intensidad de uso del territorio y la red del transporte que se considere adecuada para un desarrollo sostenible, tal como se defina en los planes de transporte y movilidad o de ordenación del territorio.»

Cinco. El subapartado k) del artículo 48.3 queda redactado en los siguientes términos:

«k) Las condiciones que garanticen la reducción de las emisiones contaminantes a la atmósfera y la mejora de la eficiencia energética de los vehículos.»

Seis. El artículo 60 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 60. Requisitos.

1. Los transportes públicos discrecionales de viajeros, mercancías o mixtos sólo podrán realizarse por las personas físicas o jurídicas que cumplan los requisitos sobre capacitación profesional, económica y honorabilidad y demás condiciones señaladas en el artículo 13, y estén en posesión de la correspondiente autorización administrativa.

2. Las autorizaciones se otorgarán referidas a la empresa u operador solicitante y vinculadas a vehículos determinados, sin que las mismas condicionen el volumen de transporte permitido. Por razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público, podrá limitarse el número de vehículos de acuerdo con la aplicación de los condicionantes objetivos que legal o reglamentariamente se establezcan. En aras a la calidad de la actividad de transporte, se podrá fijar una antigüedad máxima para los vehículos o exigir la aplicación de las normas y estándares internacionales más actualizados.

3. Los servicios discrecionales de transporte de viajeros de carácter general, con excepción del taxi, deberán ser contratados con antelación y deberá acreditarse el momento y lugar de contratación. Reglamentariamente podrán fijarse los requisitos y condiciones para la acreditación de la contratación previa, el cumplimiento del requisito de contratación de la capacidad global del vehículo y la facturación correspondiente a la totalidad de las plazas del mismo.

4. Los vehículos destinados al transporte de viajeros de carácter general, con excepción de los dedicados al servicio de taxi y los incluidos en la obligación de comunicar electrónicamente los datos de cada servicio, deberán disponer a bordo de la hoja de ruta, en la cual se harán constar los siguientes datos:

a) Nombre y número de identificación fiscal del titular de la autorización que ampare la prestación del servicio.

b) Nombre y número de identificación fiscal del intermediario.

c) Lugar, fecha y hora de celebración del contrato.

d) Lugar, fecha y hora en que se inicie el servicio, y lugar y fecha en que ha de concluir. Podrá omitirse la identificación del lugar de finalización del servicio cuando el contrato señale expresamente que dicho lugar será libremente determinado por el cliente durante la prestación del servicio.

e) Matrícula del vehículo.

f) Identificación de la autorización administrativa que ampara la prestación de los servicios.

En el caso de prestación de servicios con origen o destino en puertos y aeropuertos, se recogerá, además, la identificación del vuelo o buque. Este documento debe estar cumplimentado al momento de acceder a los recintos portuarios o aeroportuarios.

La empresa titular de la autorización deberá conservar la hoja de ruta durante un año a disposición de los servicios de inspección de transporte terrestre.»

Siete. El artículo 62 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 62. Tipos de autorizaciones.

1. Las autorizaciones de transporte discrecional de viajeros se englobarán en las clases que reglamentariamente se definan, que incluirán, como mínimo:

- a) Transporte discrecional general.
- b) Transportes turísticos públicos.
- c) Transporte escolar.
- d) Arrendamiento de vehículos con conductor.
- e) Transporte en taxis.

2. Se consideran transportes discretionales de viajeros de carácter general, los dirigidos a satisfacer una demanda general incluidos en los subapartados a), b), d) y e) del apartado 1 de este artículo.

3. Reglamentariamente se determinará el régimen de otorgamiento, visado, modificación, suspensión, transmisión y extinción de las autorizaciones y las exigencias respecto a la antigüedad de los vehículos.»

Ocho. El apartado 1 del artículo 63 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los transportes a que se refiere este capítulo deberán ser ofertados, contratados y facturados por la capacidad total del vehículo y, en cualquier caso, sin pago individual por plaza.»

Nueve. El subapartado a) del artículo 66.1 queda redactado en los siguientes términos:

«a) Tratándose de transporte de viajeros, los usuarios deberán tener un vínculo laboral con la empresa o un vínculo mercantil para el desarrollo, en este caso, de labores profesionales vinculadas con la actividad de la empresa, en los términos que se regule reglamentariamente.»

Diez. El apartado 1 del artículo 79 bis queda redactado en los siguientes términos:

«1. El arrendamiento de vehículos con conductor constituye una modalidad de transporte público discrecional de viajeros, y su ejercicio está condicionado a la obtención de la correspondiente autorización y el mantenimiento de las condiciones exigibles al titular, el personal conductor y el vehículo a lo largo de toda la vigencia de la autorización.»

Once. Al artículo 79 bis se le añaden los apartados 4 y 5, con la siguiente redacción:

«4. Las autorizaciones para el arrendamiento de vehículos con conductor se solicitarán ante el cabildo insular de la isla donde vaya a estar domiciliada la actividad. Las solicitudes se entenderán formuladas cuando se haya presentado toda la documentación correspondiente, incluida la acreditación de la disponibilidad del vehículo y se hayan abonado las tasas correspondientes.

5. La prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor no se halla sujeta a tarifas administrativas, sin embargo, los órganos competentes para el otorgamiento de autorizaciones para dicha actividad podrán limitar el incremento máximo que pueda aplicarse a las tarifas habituales de la empresa en caso de que se produzcan situaciones excepcionales de alta demanda, teniendo en cuenta los precios de referencia que figuren en el Observatorio de Costes de transporte público de viajeros por carretera en Canarias. A estos efectos, se consideran situaciones excepcionales de alta demanda la celebración de eventos extraordinarios que por su horario o ubicación no puedan ser atendidos normalmente por la oferta de transporte público en su conjunto.»

Doce. El apartado 4 del artículo 79 ter queda redactado en los siguientes términos:

«4. En el supuesto de traslado temporal de toda o parte de la flota, este queda condicionado al cumplimiento de los requisitos de capacidad previstos en el presente artículo. El traslado tendrá que justificarse acreditando la contratación previa de los servicios y precisará la autorización del cabildo insular de la isla receptora con una antelación mínima de quince días. La duración del traslado no podrá ser superior a dos meses. No podrá autorizarse el traslado cuando se incumplan los criterios objetivos a que se refiere el artículo 79 sexies en la isla receptora.»

Trece. El apartado 1 del artículo 79 quater queda redactado en los siguientes términos:

«1. Los vehículos destinados al arrendamiento con conductor deberán cumplir con las disposiciones exigidas en materia de industria y tráfico según sus características, y las específicas previstas en esta Ley y su desarrollo reglamentario.»

Catorce. Al artículo 79 quater se le añade el apartado 4 con la siguiente redacción:

«4. Reglamentariamente la persona titular de la consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte por carretera podrá establecer otras características técnicas o de actualización en materia ambiental o de equipamiento y confort, la antigüedad máxima, los distintivos e identificación autorizados y demás requisitos específicos exigibles a los vehículos destinados al alquiler con conductor.»

Quince. Al artículo 79 quinquies se le añade el apartado 3 con la siguiente redacción:

«3. La proporcionalidad se determinará atendiendo a los condicionantes objetivos que se establezcan por razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público.»

Dieciséis. Se añade el artículo 79 sexies con la siguiente redacción:

«Artículo 79 sexies. Régimen de las autorizaciones.

1. Las autorizaciones estarán vinculadas a vehículos específicos, tendrán carácter insular y habilitarán para la prestación de servicios urbanos e interurbanos en todo el ámbito de la isla, sin perjuicio de que los municipios puedan establecer condicionantes o limitaciones a la prestación de servicios íntegramente urbanos, según los criterios que hayan establecido de acuerdo con lo estipulado en el subapartado e) del artículo 8.1 de la presente Ley.

2. El otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estará sujeto a los condicionantes objetivos que se establezcan por razones medioambientales, de capacidad de carga, de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público.

3. Reglamentariamente o en los planes insulares de movilidad, por parte de los cabildos insulares, se podrá fijar los criterios para aplicar los condicionantes objetivos a que se refiere el apartado anterior, y como mínimo, los relativos a la calidad del aire, la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y la congestión viaria.

4. Para la determinación de los criterios objetivos relativos a la congestión viaria podrá tenerse en cuenta la velocidad media registrada en condiciones del flujo libre y la velocidad registrada como media en los puntos de mayor congestión de la red insular. Asimismo, podrá tenerse en cuenta como referencia el nivel de ocupación de los tramos de la red viaria insular que alcancen un mayor grado de congestión. También podrán determinarse los criterios de congestión viaria por referencia al Manual de Capacidad de Carreteras en su versión más reciente, los indicadores de Intensidad Media Diaria (IMD), así como los planes insulares de movilidad que recojan parámetros de congestión viaria.

5. No podrán otorgarse autorizaciones cuando en algún momento de los doce meses anteriores a la fecha de la solicitud se haya superado el valor límite anual de Dióxido de Nitrógeno (NO₂) o Partículas Finas (PM_{2,5}) o valor objetivo a largo plazo del Ozono (O₃) regulados en la normativa de calidad del aire en algún punto del territorio insular en que pretenda domiciliarse la autorización.

Tampoco se otorgarán autorizaciones cuando se hayan incumplido los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en dicho ámbito dentro del año anterior a la solicitud.

Las prohibiciones establecidas en este apartado no serán de aplicación cuando las autorizaciones vayan vinculadas a vehículos eléctricos cero emisiones de batería (BEV), de célula de combustible (FCEV) o de combustión de hidrógeno (HICEV).

6. En aplicación de los criterios de congestión viaria a que se refiere el apartado 4 de este artículo, tampoco podrán otorgarse autorizaciones cuando se haya determinado, en los doce meses anteriores a la solicitud, la incapacidad de soportar mayor tráfico, por congestión viaria recurrente en la red insular de carreteras de la isla.

Todo ello sin perjuicio de que el número de autorizaciones que puedan otorgarse venga limitado por los condicionantes objetivos establecidos con arreglo a lo previsto en el apartado 4 de este artículo por razones de capacidad de carga, de congestión viaria, de transportes o de espacio público.

7. Los vehículos provistos de autorizaciones de arrendamiento con conductor expedidas fuera de la Comunidad Autónoma de Canarias que, en el plazo establecido legalmente de deslocalización, deseen prestar sus servicios de forma puntual dentro de las Islas Canarias y los que pretendan puntualmente prestar servicios en una isla distinta a la que otorgó la autorización, deberán ponerlo en conocimiento del cabildo insular de la isla donde pretendan operar, con una antelación mínima de quince días, indicando los datos del vehículo, del conductor o conductores y de la autorización correspondiente. Se entenderá

que los servicios tienen carácter puntual cuando se trate de servicios concretos previamente contratados y su duración no exceda de quince días. En cualquier caso, el traslado solo podrá efectuarse cuando se cumplan los criterios objetivos establecidos en cada caso para la isla receptora correspondiente y se acredite la disponibilidad de las plazas de garaje exigibles con arreglo a lo previsto en el artículo 79 ter de esta Ley.»

Diecisiete. Se añade el artículo 79 septies con la siguiente redacción:

«Artículo 79 septies. Contratación.

1. El servicio de arrendamiento de vehículos con conductor habrá de contratarse previamente en las oficinas o locales de la empresa o mediante una plataforma digital de contratación, debiendo disponerse a bordo del vehículo documentación física o digital acreditativa de la contratación. En ningún caso podrán los vehículos aguardar o circular por la vía pública en busca de clientes, ni recoger a los que no hayan contratado previamente el servicio.

2. La contratación de los vehículos de arrendamiento con conductor deberá efectuarse con la antelación necesaria para dar cumplimiento a las formalidades previstas en esta Ley o las normas que la desarrollen.

3. La circulación por las vías públicas se limitará a los trayectos necesarios para la prestación del servicio, incluyendo la recogida. Se entenderá por recogida el trayecto desde el garaje hasta el punto en que se inicie el servicio contratado, sin que pueda llegarse a dicho punto más de treinta minutos antes de la hora prevista de recogida del cliente, en el día objeto de la contratación. Reglamentariamente la persona titular de la consejería de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte por carretera podrá fijar criterios para la realización de desplazamientos sin viajeros cuando resulte justificado por motivos tales como la necesidad de realizar reparaciones, revisiones o inspecciones.

4. Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento con conductor solamente podrán estacionarse en lugares de concentración y generación de demanda de servicios de transporte de personas viajeras como puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y de autobuses, centros comerciales y de ocio, instalaciones deportivas, hoteles u hospitales en el supuesto de que hayan sido previamente contratados y se encuentren prestando un servicio. En ningún caso podrán dejar o recoger viajeros en las paradas de taxi.

5. Las personas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar al registro correspondiente, antes de iniciar la prestación del servicio, los datos que reglamentariamente se señalen.»

Dieciocho. Al artículo 81.1 se le añade un subapartado d) con la siguiente redacción:

«d) La consecución de los objetivos establecidos en las políticas medioambientales o climáticas, de capacidad de carga y de gestión del transporte, del tráfico o del espacio público se llevará a cabo con arreglo a los criterios objetivos que reglamentariamente se establezcan para la determinación del número de autorizaciones y licencias.»

Diecinueve. El apartado 1.1 del artículo 104 queda redactado en los siguientes términos:

«1.1. La prestación de servicios de transporte público que excedan del ámbito territorial específicamente autorizado. A estos efectos se considera que exceden dicho ámbito los servicios prestados al amparo de una autorización emitida por otra administración autonómica o insular sin haber obtenido la autorización correspondiente para el traslado.»

Veinte. Se añade un subapartado 1.11 al artículo 104.1 con la siguiente redacción:

«1.11. La prestación de servicios discrecionales de transporte de viajeros utilizando vehículos diferentes a los adscritos a la autorización o licencia.»

Veintiuno. Los apartados 3 y 19 del artículo 105 quedan redactados en los siguientes términos:

«3. El incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 79 septies de esta Ley en materia de contratación de servicios o circulación por vías públicas y estacionamiento de vehículos de arrendamiento con conductor.»

«19. El arrendamiento de vehículos con conductor sin llevar a bordo debidamente cumplimentado el contrato de arrendamiento o una copia del mismo, así como la carencia o falta de cumplimentación de la correspondiente hoja de ruta o comunicación al registro correspondiente, de acuerdo con el artículo 79 septies de esta Ley.»

Veintidós. El subapartado e) del artículo 107.1 queda redactado en los siguientes términos:

«e) La prestación del servicio de transporte discrecional con una autorización o licencia de ámbito territorial suficiente, salvo los casos expresamente exceptuados, así como la utilización exclusiva de los vehículos adscritos al título habilitante.»

Disposición adicional primera. Habilitación para el establecimiento de criterios objetivos.

1. La persona titular de la Consejería de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte por carretera podrá establecer y desarrollar, mediante norma reglamentaria, los criterios objetivos que condicionan el otorgamiento de autorizaciones y licencias de transporte discrecional de viajeros, basados en condicionantes medioambientales relativos a la mejora de la calidad del aire y la reducción de emisiones gases de efecto invernadero, así como la capacidad de carga o la gestión del transporte, del tráfico y del espacio público que requieran un desarrollo normativo.

2. Sin perjuicio del establecimiento de dichos criterios objetivos, los cabildos insulares receptores de solicitudes en cuyo territorio se pretenda domiciliar la autorización, podrán tomar como criterios objetivos los informes emitidos por la Administración General del Estado, la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, los propios cabildos insulares o los ayuntamientos en cuyo término municipal se pretenda domiciliar la autorización o licencia, relativos a capacidad de carga, de congestión viaria, de transportes o de espacio público. También podrán determinarse los criterios de congestión viaria por referencia al Manual de Capacidad de Carreteras en su versión más reciente, a los indicadores

de Intensidad Media Diaria (IMD), así como a los planes insulares de movilidad que recojan parámetros de congestión viaria, que hayan determinado en los doce meses anteriores a la solicitud, la existencia de incapacidad de soportar mayor tráfico por congestión viaria recurrente en la red insular de carreteras de la isla o del municipio receptor de la solicitud de domiciliación de sede de la actividad de transporte discrecional de viajeros.

3. En todos los procedimientos de autorizaciones de arrendamiento con conductor, independientemente de cuando hubieran sido formuladas las solicitudes, se aplicarán los nuevos criterios objetivos determinados en la presente norma.

Disposición adicional segunda. Ámbito de las autorizaciones de arrendamiento con conductor existentes a la entrada en vigor de este Decreto ley.

Las autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias que hayan prestado servicios efectivamente dentro de dicho ámbito con anterioridad a la entrada en vigor de este Decreto ley, podrán continuar prestando servicios en la totalidad del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma durante el plazo de dos años a partir de dicha entrada en vigor; transcurrido dicho plazo pasarán a tener ámbito insular y ampararán la prestación de servicios en el territorio de la isla donde se hallen domiciliadas.

Disposición transitoria primera. Suspensión del otorgamiento de nuevos títulos habilitantes.

1. Queda suspendido el otorgamiento de nuevas autorizaciones de taxi y autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor hasta que los cabildos insulares aprueben los criterios adicionales y, en todo caso, durante el plazo máximo de un año contado a partir de la entrada en vigor de este Decreto ley.

2. En relación a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, esta suspensión afecta tanto a las que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de este Decreto ley, como a las que se han solicitado antes de su entrada en vigor, que estén en cualquier fase del procedimiento administrativo o pendientes de resolución de recurso administrativo.

3. En relación a las autorizaciones de taxi, esta suspensión afecta a las que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de este Decreto ley.

Disposición transitoria segunda. Plazo para declarar los vehículos adscritos a las autorizaciones de transporte discrecional.

Las personas titulares de autorizaciones y licencias de servicios de transporte discrecional de viajeros dispondrán del plazo de un año, contado a partir de la entrada en vigor de este Decreto ley, para declarar los vehículos que quedarán vinculados a dichas autorizaciones y licencias. Transcurrido dicho plazo, se notificará a la persona interesada para que pueda proceder a la subsanación en el plazo máximo de dos meses; al término del cual podrá iniciarse el procedimiento para la declaración de la caducidad del título habilitante.

Disposición transitoria tercera. Hoja de ruta.

Hasta tanto no se habilite el funcionamiento del registro al que se refiere el apartado 5 del artículo 79 septies de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, la prestación de los servicios de los vehículos destinados al arrendamiento con conductor deberá quedar recogida en la correspondiente hoja de ruta antes de su inicio. Dicha hoja de ruta deberá llevarse en el vehículo desde su inicio y conservarse a disposición de la administración pública competente durante el plazo de un año.

Disposición final única. Entrada en vigor.

El presente Decreto ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Canarias.

Dado en Canarias, a 31 de julio de 2024.

EL PRESIDENTE
DEL GOBIERNO,
Fernando Clavijo Batlle.

EL CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS,
VIVIENDA Y MOVILIDAD,
p.s., LA CONSEJERA DE PRESIDENCIA,
ADMINISTRACIONES PÚBLICAS,
JUSTICIA Y SEGURIDAD
(Decreto 84/2024, de 19 de julio,
del Presidente),
Nieves Lady Barreto Hernández.