



XI legislatura

Año 2025

Parlamento
de Canarias

Número 229

11 de julio

BOLETÍN OFICIAL

El texto del Boletín Oficial del Parlamento de Canarias puede ser consultado gratuitamente a través de Internet en la siguiente dirección: <http://www.parcn.es>

SUMARIO

PROYECTOS DE LEY

INFORME DE PONENCIA

11L/PL-0007 De modificación urgente de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*

Página 1



PROYECTO DE LEY

INFORME DE PONENCIA

11L/PL-0007 *De modificación urgente de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*

(Publicación: BOPC núm. 89, de 21/3/2025)

Presidencia

Emitido informe por la ponencia nombrada por la Mesa de la Comisión de Obras Públicas, Transporte y Vivienda, para el proyecto de ley de modificación urgente de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias* (procedente del Decreto ley 6/2024, de 31 de julio), con fecha 27 de junio de 2025, de conformidad con lo establecido en el artículo 112 del Reglamento del Parlamento, dispongo su publicación en el *Boletín Oficial del Parlamento de Canarias*.

En la sede del Parlamento, a 10 de julio de 2025. EL SECRETARIO GENERAL (*P. D. de la presidenta, Resolución de 30 de junio de 2023, BOPC núm. 8, de 3/7/2023*), Salvador Iglesias Machado.

PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN URGENTE DE LA LEY 13/2007, DE 17 DE MAYO, DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE CANARIAS (procedente del Decreto ley 6/2024, de 31 de julio) (11L/PL-0007)

INFORME DE LA PONENCIA

La ponencia nombrada para elaborar el informe relativo al proyecto de ley de modificación urgente de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias* (procedente del Decreto ley 6/2024, de 31 de julio) (11L/PL-0007), integrada por los siguientes miembros: D. Marcos Antonio Bergaz Villalba, del GP Socialista Canario; D. Miguel Yonathan Martín Fumero, del GP Nacionalista Canario (CCa); D.^a Jennifer María Curbelo Trujillo, del GP Popular; D.^a Esther González González, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); D.^a Paula Jover Linares, del GP VOX; D.^a Melodie Mendoza Rodríguez, del GP Agrupación Socialista Gomera (ASG); y D. Raúl Acosta Armas, del GP Mixto, en reuniones celebradas los días 20 de marzo; 10 de abril; 28 de abril; 19 junio y 27 de junio de 2025, ha estudiado detenidamente el proyecto de ley y las enmiendas presentadas y, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 132.4 del Reglamento de la Cámara, eleva a la comisión el siguiente:

INFORME

Con carácter general, la ponencia autoriza, por unanimidad, al letrado del servicio jurídico para realizar las correcciones técnicas y ajustes que fueran precisas.

TÍTULO DE LA LEY

Se mantiene en sus términos.

ÍNDICE

Se mantiene en sus términos.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La ponencia acordó posponer, para su debate en comisión, la votación de las enmiendas 52, 53, 54, 55 y 56 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Para que el letrado proponga una readaptación de toda la exposición de motivos antes de votar el texto de las enmiendas.

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

Nuevo. El apartado 2 del artículo 2 queda redactado en los siguientes términos:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, las enmiendas n.º 1 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y n.º 57, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se añade un nuevo epígrafe al artículo 2 con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 58, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Adición al apartado b del artículo 3 punto 5, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, las enmiendas n.º 2 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y n.º 59, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 111, del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifica la letra j) del artículo 6, competencias de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 60, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 3, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Socialista Canario, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

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

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 61, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto; y la abstención del GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Adición al artículo 11 letra b) Derechos, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 62, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista

Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto; y la abstención del GP VOX quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el artículo 13 punto 1 b) Condiciones previas, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 63, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el artículo 14, Capacitación profesional, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 64, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el artículo 16, Capacidad económica, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 65, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el artículo 17, Evaluación periódica, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado transar, por unanimidad, las enmiendas n.º 4 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y n.º 66, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Cambiando “*podrá quedar*” por “*quedará*” en los términos del anexo.

Nuevo. De adición de un nuevo artículo 17 bis, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 67, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se añade un nuevo artículo 17 ter, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 68, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 38, del GP Socialista Canario, de modificación del artículo 18, con el voto a favor del GP Socialista Canario y Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención del GP VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifica el artículo 19, Requisitos previos, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 69, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el apartado 4 artículo 22, Cooperación y colaboración entre empresas, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 70, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. De adición al artículo 23, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado transar, por unanimidad, las enmiendas n.º 5 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y n.º 71, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. De adición al artículo 24, Definición, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 72, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Adición de nuevos apartados al punto 5 del artículo 25 con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado transar, por unanimidad, las enmiendas n.º 6 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y n.º 73, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia acordó posponer el debate de la enmienda n.º 7, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 112, del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 8, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de modificación del artículo 34, con el voto a favor del GP Socialista Canario y Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención del GP VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 9, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de modificación del artículo 35, con el voto a favor del GP Socialista Canario y Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención del GP VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifica el apartado 6, del artículo 38, Estaciones, que queda con el tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 74, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el apartado 5, del artículo 39, Intercambiadores, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 75, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 10, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de modificación del artículo 45, con el voto a favor del GP Socialista Canario y Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención del GP VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 113, del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifican los apartados 1, 2, 4 y 7 del artículo 48, Adjudicación de los servicios, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 76, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el apartado h del punto 3 del artículo 48, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 77, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. De adición al apartado 1 del artículo 49, Excepciones, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 78, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

La ponencia acordó posponer el debate de la enmienda n.º 79, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifican los apartados 1 y 2, del artículo 52, Unificación de los contratos, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 80, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifican los apartados 1, 3 y 4 del artículo 53, Extinción de los contratos, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 81, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 11, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de adición de un nuevo artículo 54 bis, con el voto a favor del GP Socialista Canario y Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención del GP VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 12, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

El GP Agrupación Socialista Gomera (ASG) anuncia la retirada de la enmienda n.º 33.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 114, del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado transar, por mayoría, la enmienda *in voce* n.º 1 y las enmiendas n.º 39 del GP Socialista Canario y n.º 82, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Con el voto a favor del GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera; el voto en contra del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y la abstención del GP VOX, quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el punto 1 del artículo 61, Otorgamiento de autorizaciones, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 83, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 13, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención del GP Socialista Canario y del GP VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 34, del GP Agrupación Socialista Gomera (ASG), con el voto a favor del GP VOX y del GP Agrupación Socialista Gomera (ASG); la abstención del GP Socialista Canario; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 115, del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX y del GP Agrupación Socialista Gomera (ASG); y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 84, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario y Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc). Quedando redactado en los términos del anexo.

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

Se mantiene en sus términos.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 14, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención de los GP VOX y GP Socialista Canario; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

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

Se mantiene en sus términos.

Nuevo. Se añade un nuevo punto al artículo 66, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado transar, por unanimidad, las enmiendas n.º 15 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y n.º 85, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el artículo 67, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 86, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 16, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención de los GP VOX y Socialista Canario; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. Se suprime la sección 5. Transporte Funerario.

La ponencia ha estimado transar, por unanimidad, las enmiendas n.º 17 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y n.º 87, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica la denominación de la Sección 6, del capítulo VI, del título II, transporte escolar, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 88, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 18, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de supresión del artículo 76, con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y VOX; la abstención del GP Socialista Canario; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifica el artículo 76, Definiciones, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 89, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se adiciona un nuevo artículo 76 bis, Transporte escolar, que queda redactado con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 90, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 19, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de modificación del artículo 77, con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y VOX; la abstención del GP Socialista Canario; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 77, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, una enmienda *in voce* n.º 2 sobre la enmienda n.º 91, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y VOX; la abstención del GP Socialista Canario; y el voto en contra del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc). Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 20, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de supresión del artículo 78, con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención del GP Socialista Canario y VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 35, del GP Agrupación Socialista Gomera (ASG), de modificación del artículo 78, con el voto a favor del GP Agrupación Socialista Gomera (ASG); la abstención del GP Socialista Canario y VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

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

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 92, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP Socialista Canario y VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia acordó posponer para el debate en comisión la votación de la enmienda n.º 93 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto.

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 40, del GP Socialista Canario, con modificación *in voce*, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, VOX y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y el voto en contra del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc). Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 21, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de modificación del artículo 79, con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); la abstención del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 22, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 41 del GP Socialista Canario y n.º 94, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); el voto en contra del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); y la abstención del GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 42, del GP Socialista Canario, modificando su redacción mediante acuerdo transaccional, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG); y el voto en contra del GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado.

La ponencia acordó posponer para el debate en comisión la votación de la enmienda n.º 23 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de modificación del artículo 79 *quater*.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 116, del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. De modificación al punto 2 del artículo 79 *quinquies*, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 95, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG); y el voto en contra del GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 117, del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 43, del GP Socialista Canario, con el voto a favor del GP Socialista Canario; el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 24, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 25, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 118, del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 96, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); el voto en contra del GP Socialista Canario; y la abstención de los GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 26, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP Socialista Canario y VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia acordó posponer para el debate en comisión la votación de la enmienda n.º 97 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 44, del GP Socialista Canario, con el voto a favor del GP Socialista Canario y Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, VOX y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 45, del GP Socialista Canario, con el voto a favor del GP Socialista Canario; el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 46, del GP Socialista Canario, con el voto a favor del GP Socialista Canario; el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 47, del GP Socialista Canario, con el voto a favor del GP Socialista Canario; el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. De adición de un punto 3 al artículo 80, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda *in voce* n.º 4, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); el voto en contra del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); y la abstención del GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. De modificación del apartado b) del artículo 81, con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda *in voce* n.º 5, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); el voto en contra del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); y la abstención del GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 119, del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda *in voce* n.º 6 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, transada con la enmienda n.º 36 del GP Agrupación Socialista Gomera (ASG), con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP Socialista Canario y VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 37, del GP Agrupación Socialista Gomera (ASG), con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP Socialista Canario y VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 48, del GP Socialista Canario, de modificación del artículo 84 con el voto a favor del GP Socialista Canario y VOX; y el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 49, del GP Socialista Canario, de adición de un nuevo artículo 84 bis, con el voto a favor del GP Socialista Canario; el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifica el apartado 2 del artículo 85, que queda redactado en los siguientes términos:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 50, del GP Socialista Canario, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 89, Documentos de control, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 98, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica la letra a) del apartado 1 del artículo 102, Responsabilidad, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 99, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se añade un apartado 4 al artículo 102, Responsabilidad, al que se incorpora el siguiente texto:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 100, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 27 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP Socialista Canario y VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia acordó posponer la votación de la enmienda *in voce* n.º 7 que sustituye a la enmienda n.º 101 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, de modificación del artículo 104.

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

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 28 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP Socialista Canario y VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 29 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP Socialista Canario y VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

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

La ponencia acordó posponer la votación de una enmienda *in voce* que transa la enmienda n.º 30 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y la enmienda n.º 102 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifica el apartado 16 del artículo 106, Infracciones leves, que queda redactada como sigue:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 103, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP Socialista Canario, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

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

Se mantiene en sus términos.

Nuevo. Se modifica el apartado m) del artículo 107.1, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 31, del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), VOX y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP Socialista Canario. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica la denominación del artículo 107, de su apartado 1 y 1 letra f) Condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 104, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), VOX y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP Socialista Canario. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el artículo 108, Sanciones, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 32 del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc), de modificación del artículo 108, con el voto a favor del GP Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc); el voto en contra de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención de los GP Socialista Canario y VOX. Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 105, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP Socialista Canario y VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el artículo 109, Inhabilitación, Medidas accesorias, que quedan con el siguiente texto:

La ponencia ha estimado aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 106, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, con el voto a favor de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG); y la abstención del GP VOX. Quedando redactado en los términos del anexo.

Nuevo. Se modifica el apartado 1 del artículo 110, Inhabilitación, que queda con el siguiente tenor:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 107, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

Propuesta de adición de nuevo apartado

La ponencia acordó posponer la votación de la enmienda n.º 108 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, de modificación del artículo 112, para su debate en comisión.

Nuevo. Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional octava de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de ordenación del transporte por carretera de Canarias*, Efectos del silencio administrativo, que queda con el siguiente texto:

La ponencia ha estimado aceptar, por unanimidad, la enmienda n.º 110, de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto. Quedando redactado en los términos del anexo.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Habilitación para el establecimiento de criterios objetivos

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 120 del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Segunda. Ámbito de las autorizaciones de arrendamiento con conductor existentes a la entrada en vigor de este decreto ley

Se mantiene en sus términos.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Suspensión del otorgamiento de nuevos títulos habilitantes

La ponencia acordó posponer la votación de las enmiendas n.º 51 del GP Socialista Canario y n.º 109 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto, para su debate en comisión.

La ponencia ha estimado no aceptar, por mayoría, la enmienda n.º 121 del GP VOX, con el voto a favor del GP VOX; y el voto en contra de los GP Socialista Canario, Nacionalista Canario (CCa), Popular, Nueva Canarias-Bloque Canarista (NC-bc) y Agrupación Socialista Gomera (ASG). Quedando en consecuencia pospuesta para su debate en comisión.

Segunda. Plazo para declarar los vehículos adscritos a las autorizaciones de transporte discrecional

Se mantiene en sus términos.

Tercera. Hoja de ruta

Se mantiene en sus términos.

DISPOSICIÓN FINAL

Única. Entrada en vigor

Se mantiene en sus términos.

Enmiendas *in voce* presentadas en ponencia:

La ponencia acordó posponer para su debate en comisión las siguientes enmiendas *in voce* presentadas en ponencia:

- Enmienda *in voce* n.º 7, que sustituye a la enmienda n.º 101 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto.
- Enmienda *in voce* n.º 8, de adición de artículo 109 bis.
- Enmienda *in voce* n.º 9, de adición de artículo 109 ter.
- Enmienda *in voce* n.º 10, de adición de una disposición transitoria tercera.
- Enmienda *in voce* n.º 11, de adición de una disposición adicional tercera
- Enmienda *in voce* n.º 12, de sustitución de la enmienda n.º 97 de los GP Nacionalista Canario (CCa), Popular, Agrupación Socialista Gomera (ASG) y Mixto.
- Enmienda *in voce* n.º 13, de modificación del artículo 72.

Acuerdo procedimental para el dictamen de comisión:

La ponencia acordó que las enmiendas rechazadas en ponencia se podrán votar en bloque en comisión. Para las demás habrá votación separada.

ANEXO

PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN URGENTE DE LA *LEY 13/2007, DE 17 DE MAYO, DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE CANARIAS* (procedente del Decreto ley 6/2024, de 31 de julio)

ÍNDICE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera. Habilitación para el establecimiento de criterios objetivos

Segunda. Ámbito de las autorizaciones de arrendamiento con conductor existentes a la entrada en vigor de este decreto ley

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Suspensión del otorgamiento de nuevos títulos habilitantes

Segunda. Plazo para declarar los vehículos adscritos a las autorizaciones de transporte discrecional

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 TJUE, 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 de la 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 TJUE, 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 redunde 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 de la 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 solo 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:

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:

Nuevo. El apartado 2 del artículo 2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. El transporte sanitario, **así como el transporte regular de uso especial de escolares y menores y el transporte funerario** se regirán por la presente ley, sin perjuicio de la aprobación y aplicación de las normas específicas en función de la singularidad de su actividad, estando en todo caso sujeto a su ejercicio a la previa obtención de una autorización administrativa».

Nuevo. Se añade un nuevo epígrafe al artículo 2 con el siguiente tenor:

«Artículo 2. Actividades sujetas a la ley

3. Queda excluido del ámbito de aplicación de la presente ley el alquiler de vehículos de autocaravanas».

Nuevo. Adición al apartado 5. b) del artículo 3 con el siguiente tenor:

«b) Son transportes de uso especial, los destinados a servir exclusivamente las necesidades de un grupo específico de usuarios **tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares**».

Nuevo. Se modifica la letra j) del artículo 6, Competencias de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, con el siguiente tenor:

«Artículo 6. Competencias de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias

En materia de transporte por carretera, la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias será competente específicamente en: (...)

j) La regulación y reconocimiento de la **competencia** profesional como transportista».

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, **dentro de los límites y conforme a los parámetros definidos por esta ley**».

Nuevo. De adición al artículo 11 letra b), Derechos, con el siguiente tenor:

«Artículo 11. Derechos

(...)

b) **La libertad de establecimiento y el libre acceso al mercado de los transportes por carretera, sin perjuicio de las exigencias y limitaciones que puedan establecerse en el marco de esta ley y sus normas de desarrollo**».

Nuevo. Se modifica el artículo 13 punto 1 b), Condiciones previas, con el siguiente tenor:

«Artículo 13. Condiciones previas

1. Las personas físicas o jurídicas que deseen ejercer actividad de transporte público por carretera, de acuerdo con el artículo 3 deberán reunir los requisitos siguientes: (...)

b) Reunir las necesarias condiciones de **competencia** profesional, **capacidad financiera** y honorabilidad».

Nuevo. Se modifica el artículo 14, Capacitación profesional, con el siguiente tenor:

*«Artículo 14. **Competencia profesional***

1. Se entiende por **competencia profesional** la posesión de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad de operador de transportes o, en su caso, de aquellas otras actividades complementarias relacionadas con los mismos.

2. Reglamentariamente y en cumplimiento de lo dispuesto en la normativa europea, se establecerán:

a) Los conocimientos mínimos exigibles.

b) El modo de adquirir esos conocimientos.

c) El procedimiento de comprobación por la administración competente de la posesión de los conocimientos exigidos y la expedición de los documentos acreditativos de dicha capacitación.

3. Tratándose de personas jurídicas, el requisito de competencia profesional deberá ser cumplido por alguna de las personas que ejerzan de forma efectiva y permanente la dirección de la empresa.

4. Si el solicitante es persona física y no satisface este requisito, podrá designar a otra persona que, dirigiendo de manera efectiva y permanente la actividad de transporte en la empresa, cumpla el requisito de **competencia profesional** y el de honorabilidad.

5. La Administración podrá autorizar la continuación durante un período máximo de un año, prorrogable por seis meses en casos particulares justificados, y siempre que medie la convocatoria de al menos dos exámenes para la obtención del título, de los servicios o actividades de transporte autorizados que se vinieran realizando, aun cuando no se cumpla el requisito de **competencia profesional**, en los casos de muerte o incapacidad física o legal de la persona que hasta entonces hubiera cumplido dicho requisito. A los efectos de esta ley, en todo caso se considera causa justificada a efectos de prórroga la falta de convocatoria de pruebas para acreditar la **competencia profesional** durante el año siguiente a que se produzca la situación de muerte o incapacidad.

6. A los efectos del cumplimiento de los requisitos de **competencia profesional** y honorabilidad, se considera que una persona realiza la dirección efectiva de la empresa cuando cumpla conjuntamente los cuatro requisitos siguientes:

a) Tener conferido poder general de representación para las operaciones propias de su tráfico ordinario, ya sea exclusivo, solidario o mancomunado, en documento público e inscrito en el registro correspondiente cuando sea preceptivo.

b) Tener poder de disposición de fondos sobre las principales cuentas de la empresa, sea de forma exclusiva, solidaria o mancomunada, debiendo ser en estos casos indispensable su firma para la retirada de fondos.

c) Estar dado de alta en el régimen correspondiente de la Seguridad Social a cargo de la empresa para la que presta servicios. No se exigirá este requisito cuando el titular de la autorización sea una persona física y la dirección efectiva de la empresa recaiga en su cónyuge.

d) Otros que se puedan fijar por reglamento.

7. La Administración podrá dispensar del requisito de competencia profesional a los candidatos a transportista por carretera que justifiquen una experiencia de cinco años, como mínimo, a la entrada en vigor de esta ley, a nivel de dirección de una empresa de transporte en los términos que lo hace el artículo 3, párrafo segundo de la Directiva 96/26/CE del Consejo, de 29 de abril de 1996, en su redacción dada por la Directiva 98/76/CE del Consejo».

Nuevo. Se modifica el artículo 16, Capacidad económica, con el siguiente tenor:

*«Artículo 16. Capacidad **financiera***

Se entiende por capacidad **financiera** la disposición de los medios y recursos financieros necesarios para asegurar el desarrollo regular de la actividad de que se trate. Reglamentariamente, se determinarán las condiciones de capacidad **financiera** exigibles según la naturaleza, clase, características y ámbito territorial de la actividad».

Nuevo. Se modifica el artículo 17, Evaluación periódica, con el siguiente tenor:

«Artículo 17. Evaluación periódica

Las autorizaciones de transporte se otorgarán sin plazo de duración prefijado, si bien su validez quedará condicionada a su visado periódico, realizado de oficio, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

A estos efectos, **hasta el desarrollo reglamentario**, los operadores deberán presentar una declaración responsable ante la Administración en la que expresen el mantenimiento de esas condiciones y, en su caso, los cambios producidos con respecto a la comprobación anterior; sin perjuicio de la actuación de oficio de aquella, bien por propia iniciativa, bien en orden a verificar los datos declarados».

Nuevo. De adición de un nuevo artículo 17 bis, con el siguiente tenor:

«17 bis. Comunicaciones

Las comunicaciones entre los órganos administrativos competentes para el otorgamiento de las distintas autorizaciones y habilitaciones contempladas en esta ley y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo y los titulares o solicitantes de las mismas, se llevarán a cabo utilizando únicamente medios electrónicos.

Asimismo, será obligatorio utilizar exclusivamente medios electrónicos en las comunicaciones relativas a la adjudicación, control, modificación o extinción de las concesiones de transporte regular de viajeros de uso general.

Las comunicaciones relativas a los procedimientos sancionadores que se instruyan en ejecución de lo dispuesto en esta ley a los titulares de las autorizaciones que en la misma se contemplan se realizarán también por medios electrónicos de forma exclusiva.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de los supuestos en que la Administración actuante solicite expresamente la presentación física de algún documento concreto, ni de aquellas notificaciones o comunicaciones que se realicen en carretera por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte».

Nuevo. Se añade un nuevo artículo 17 ter, con el siguiente tenor:

«17 ter. Notificaciones

Las notificaciones que se realicen por medios electrónicos conforme a lo dispuesto en el artículo anterior se practicarán mediante comparecencia en la sede electrónica de la Administración u organismo actuante, a través de la dirección electrónica habilitada única o mediante ambos sistemas, según disponga cada Administración u organismo.

A los efectos previstos en este artículo, se entiende por comparecencia en la sede electrónica, el acceso por el interesado o su representante debidamente identificado al contenido de la notificación.

Cuando no fuera posible realizar la notificación por medios electrónicos debido a causas técnicas, se practicará en cualquier lugar adecuado a tal fin, y por cualquier medio que permita tener constancia de la recepción por el interesado o su representante, así como de la fecha, la identidad y el contenido del acto notificado».

Nuevo. Se modifica el artículo 19, Requisitos previos, con el siguiente tenor:

«Artículo 19. Requisitos previos

*Para el ejercicio de las actividades complementarias y auxiliares se requiere reunir las condiciones previas para el ejercicio de la profesión de operador de transportes, incluidos los requisitos de **competencia** profesional, de honorabilidad y de capacidad financiera, de acuerdo con lo previsto en los artículos 13 a 17 de esta ley, sin perjuicio de las especialidades que pueda establecer su regulación específica».*

Nuevo. Se modifica el apartado 4 del artículo 22, Cooperación y colaboración entre empresas, con el siguiente tenor:

«Artículo 22. Cooperación y colaboración entre empresas

(...)

*4. Los términos en que sea admisible la colaboración en la realización de transporte público regular de viajeros permanente y de uso general se establecerá en los pliegos de cláusulas administrativas de **los respectivos contratos de servicios públicos** mediante un procedimiento de comunicación previa».*

Nuevo. De adición al artículo 23, con el siguiente tenor:

«Artículo 23. Representación de las personas trabajadoras y de las empresas

*Las organizaciones sindicales y **empresariales** más representativas del sector tendrán participación en la definición de los objetivos de política general de los transportes en Canarias, así como en las normas que afecten a sus intereses en el marco de esta ley, en la forma que reglamentariamente se determine».*

Nuevo. De adición al artículo 24, Definición, con el siguiente tenor:

«Artículo 24. Definición

*Son usuarios de los transportes por carretera, aquellos que utilicen o demanden cualquier medio de transporte público **por carretera** o soliciten los servicios de las empresas dedicadas a las actividades complementarias y auxiliares».*

Nuevo. Adición de nuevos apartados al punto 5 del artículo 25, con el siguiente tenor:

«Artículo 25. Derechos y deberes

5. Los usuarios de los transportes públicos de viajeros tienen los siguientes deberes:

a) Hacer un uso adecuado de los vehículos que utilice, evitando su deterioro y suciedad.

- b) *Viajar en los lugares habilitados al efecto en cada vehículo.*
- c) *Disponer de título de transporte suficiente para el trayecto y condiciones de prestación que esté utilizando.*
- d) *No abandonar el vehículo, ni acceder al mismo fuera de las paradas autorizadas, ni realizar actos susceptibles de distraer la atención del conductor o entorpecer su labor.*
- e) *Atender las indicaciones que formule el conductor y, en su caso, el personal de la empresa gestora, en relación con la correcta prestación del servicio y las condiciones de seguridad que deban ser observadas durante el mismo, así como lo indicado a tal fin en los carteles colocados en los vehículos o estaciones de transporte.*
- f) *Mostrar el billete o título de viaje a requerimiento del personal de la inspección cuando este se encuentre realizando sus funciones en relación con el transporte utilizado por estos.*
- ...) ***Identificarse a requerimiento del personal de los servicios de inspección cuando este se encuentre realizando sus funciones en relación con el servicio utilizado por aquellos.***
- ...) ***Evitar comportamientos que impliquen peligro para la integridad física del personal de conducción, resto del personal de las empresas y de las personas viajeras o pueda considerarse molesta u ofensiva para estas o para el personal de las empresas transportistas o de las estaciones de transporte.***
- ...) ***Abstenerse de llevar a cabo acciones que puedan implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.***
- ...) ***Abstenerse de arrojar desde el vehículo objetos que puedan ocasionar riesgos para las personas o los bienes o deteriorar o causar suciedad en la vía pública.***
- ...) ***Cualquier otro derecho que les otorguen las leyes y los reglamentos».***

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».

Nuevo. Se modifica el apartado 6 del artículo 38, Estaciones, que queda con el tenor:

«Artículo 38. Estaciones

(...)

6. *Los servicios que contengan **los contratos de servicios públicos** de transporte público regular de viajeros deberán actualizarse en función del establecimiento de estaciones de transporte de pasajeros, debiendo modificarse los referidos contratos a fin de que las mismas sean utilizadas por las empresas adjudicatarias».*

Nuevo. Se modifica el apartado 5 del artículo 39, Intercambiadores, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 39. Intercambiadores

(...)

5. *Los servicios que contengan **los contratos de servicios públicos** de transporte público regular de viajeros deberán adaptarse en función del establecimiento de intercambiadores».*

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».

Nuevo. Se modifican los apartados 1, 2, 4 y 7 del artículo 48, Adjudicación de los servicios, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 48. Adjudicación de los servicios

1. *Con carácter general, los servicios serán prestados por **la empresa a la que la Administración adjudique el correspondiente contrato de servicios públicos. En lo no previsto en esta ley ni en la normativa de la Unión Europea sobre servicios públicos de transporte de viajeros por carretera, la gestión de los referidos***

transportes se regirá por lo previsto en la legislación sobre contratos del sector público que resulten de aplicación a los contratos de servicios públicos.

2. Solo podrán participar en **las licitaciones** a que se refiere el número anterior quienes reúnan los requisitos establecidos en el artículo 13 de la presente ley. Ello sin perjuicio de otros requisitos de solvencia profesional, técnica o económica que pudieran ser exigidos de acuerdo con la legislación sobre contratación pública vigente.

(...)

4. Con carácter general, **los contratos de servicios públicos** se referirán a una zona determinada, comprendiendo los servicios, líneas y trayectos que se determinen de forma expresa en el pliego. No obstante, cuando las necesidades de los usuarios así lo aconsejen, sea más adecuado para la organización del servicio público o se trate de una demanda sobrevenida, **las contrataciones** podrán ser lineales, con delimitación de la línea, trayecto y frecuencia, sin que sea obstáculo para su implantación la eventual concurrencia territorial con una concesión zonal preexistente.

(...)

7. **Los contratos de servicios públicos** se entenderán adjudicados en régimen de exclusividad no pudiendo establecerse otros que cubran servicios coincidentes, salvo que concurran razones fundadas de interés público. A este último efecto, se considera de interés público la coincidencia de cualquier modalidad de transporte regular de viajeros que forme parte del transporte insular integrado con un transporte urbano».

Nuevo. Se modifica el apartado h) del punto 3 del artículo 48, con el siguiente tenor:

«Artículo 48. Adjudicación de los servicios

(...)

3. La licitación se efectuará sobre la base del proyecto aprobado por la Administración y de un pliego de condiciones administrativas y técnicas que contendrá, como mínimo, las cláusulas siguientes:

(...)

h) La subrogación, en su caso, en las relaciones con los trabajadores de la anterior empresa adjudicataria, de conformidad **con lo previsto en el marco legal o convencional aplicable**».

Nuevo. De adición al apartado 1 del artículo 49, Excepciones, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 49. Excepciones

1. Excepcionalmente, cuando existan motivos de interés público que lo justifiquen, la Administración podrá decidir que la explotación se realice por cualesquiera otras modalidades de gestión **indirecta** de los servicios públicos previstos en la legislación reguladora de la contratación administrativa.

No obstante, procederá la gestión directa sin la necesidad de concurso, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada por el carácter o naturaleza del servicio, ser incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico social debidamente justificados. En este último caso, la Administración podrá utilizar cualesquiera formas de gestión empresarial pública admitidas por la legislación vigente».

Nuevo. Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 52, Unificación de los contratos, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 52. Unificación de los contratos

1. La Administración u organismo competente, de oficio o a instancia de parte, podrá acordar la unificación de servicios objeto de contratos independientes, cuando existan razones objetivas de interés público que lo justifiquen, en cuyo caso se realizará una nueva **adjudicación del contrato de servicios públicos** para el servicio unificado; el plazo de duración de esta se fijará, de acuerdo con lo que reglamentariamente se establezca, teniendo en cuenta los plazos de vigencia pendientes de **los contratos unificados**, sus tráficos y la mejora que para el sistema de transporte suponga la unificación. La Administración podrá realizar las modificaciones en las condiciones de explotación que resulten necesarias para la más adecuada prestación del servicio.

2. Reglamentariamente se establecerán los procedimientos de unificación de **los contratos de servicios públicos de transportes**».

Nuevo. Se modifican los apartados 1, 3 y 4 del artículo 53, Extinción de los contratos, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 53. Extinción de los contratos

1. Los contratos se podrán extinguir por alguna de las siguientes causas:

a) El término del plazo previsto en los mismos.

b) El incumplimiento de las condiciones esenciales del contrato que afecte gravemente a los servicios, lo que dará lugar, además, a la incautación de la fianza.

c) La muerte o incapacidad sobrevenida del contratista o la disolución de la empresa. Quedan a salvo la transmisión de la empresa o su cambio de forma jurídica, previamente autorizadas por la Administración.

d) La declaración del concurso del contratista, salvo que se deba a incumplimientos de la Administración contratante.

e) La supresión o rescate del servicio por razones de interés público. Cuando el rescate no traiga causa de la declaración de caducidad del supuesto contemplado en el artículo 109.7 de esta ley, dará lugar a la indemnización que corresponda, en su caso.

f) La renuncia de su titular, preavisada con una antelación mínima de doce meses.

g) El mutuo acuerdo entre Administración y contratista.

h) Las establecidas en el pliego de condiciones, en el documento contractual y en la legislación reguladora de la contratación de las Administraciones públicas.

i) La unificación y separación de los servicios de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior una vez se otorgue, por la Administración competente, **el nuevo contrato de servicios públicos**. (...)

3. Cuando se decida la supresión del servicio o se den otras circunstancias de interés público que lo justifiquen, la Administración podrá **rescatar los contratos de servicios públicos** en cualquier momento anterior a su vencimiento. Este rescate dará lugar a la indemnización que, en su caso corresponda, salvo cuando se acuerde por incumplimiento del **contratista** determinante de la caducidad del **contrato** como sanción. En el caso de que, tras el rescate, la Administración convoque un nuevo concurso, esta podrá seguir utilizando los medios materiales y personales, o cualquiera de ellos, del anterior **contratista**, asumiendo los resultados económicos de la explotación durante este periodo y abonando la indemnización que sea procedente en los términos de la legislación estatal vigente.

4. Cuando se produzcan supuestos de insolvencia del **contratista** que afecten a la prestación del servicio, abandono o interrupciones de este, o notorio mal funcionamiento, la Administración podrá intervenir la prestación asumiendo su dirección y explotación durante un plazo de seis meses, utilizando los medios materiales y personales de la empresa adjudicataria. Los resultados económicos continuarán imputándose a la misma. Esta situación cesará si se produce la renuncia del concesionario o la declaración de caducidad de la concesión».

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

«Artículo 60. Requisitos

1. **La realización de transporte publico de viajeros, mercancías o mixtos está supeditada a la posesión de la correspondiente autorización administrativa de transporte que le habilite para ello.**

Los transportes públicos discrecionales de viajeros en vehículos de más de nueve plazas incluida el conductor, y de mercancías o mixtos en vehículos con masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas, solo podrán realizarse por las personas físicas o jurídicas que cumplan los requisitos sobre competencia profesional, financiera y honorabilidad y demás condiciones señaladas en el artículo 13.

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 **criterios** 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 de la persona, empresa o entidad contratante del servicio o del intermediario, en el caso de contratación mediante terceros que a su vez ofrecen los servicios a los viajeros usuarios finales.**

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

d) **Origen, destino y fecha de realización del servicio. En los servicios correspondientes a las clases 1.º y 4.º de la letra f) de este apartado deberán consignarse además las paradas intermedias que, en su caso, se hayan realizado durante el viaje. Incluirá localidad, fecha y hora en que se inicie el servicio, localidad,**

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

e) Matricula del vehículo y nombre y número de documento de identidad del conductor que presta el servicio, correspondiente en su caso con la tarjeta de tacógrafo.

f) Naturaleza del servicio, conforme a la siguiente clasificación:

1.º Servicio discrecional.

2.º Servicio discrecional prestado como refuerzo de un servicio público de transporte regular de uso general, en cuyo caso habrá de identificarse el servicio que se refuerza.

3.º Servicio discrecional prestado como colaboración en la prestación de un transporte regular de uso especial, en cuyo caso habrá de identificarse el transporte en cuya prestación se colabora.

4.º Servicio turístico.

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

5. Además de lo indicado en el punto anterior, en el caso de prestación de servicios con origen o destino en aeropuertos, se recogerá la identificación del vuelo y en el caso de prestación de servicios con origen o destino en puertos se recogerá la identificación del buque únicamente cuando el acceso se realice a las zonas del recinto portuario específicamente habilitadas para la atención y tránsito de viajeros para el embarque y desembarque de pasajeros de buques y cruceros.

En ambos casos el documento debe estar cumplimentado en el momento de acceder a los recintos aeroportuarios y portuarios indicados. En caso de que la persona usuaria del servicio no sea o vaya a ser pasajera del vuelo o buque se hará constar esta circunstancia.

6. La hoja de ruta podrá consistir en un registro electrónico de datos que puedan ser transformados en signos de escritura legibles, debiendo en ese caso cumplirse las condiciones previstas reglamentariamente. 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».

Nuevo. Se modifica el punto 1 del artículo 61, Otorgamiento de autorizaciones, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 61. Otorgamiento de autorizaciones

*1. Las autorizaciones serán otorgadas por la Administración insular que se corresponda con la isla donde tenga su **domicilio fiscal el transportista**».*

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.

f) Arrendamiento de vehículos que circulen formando caravanas.

*2. Se consideran transportes discrecionales de viajeros de **uso** 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».

Nuevo. Se añade un nuevo punto al artículo 66, con el siguiente tenor:

«Artículo 66. Condiciones

(...)

4. Con objeto de comprobar su cumplimiento, durante la realización del transporte deberá disponerse a bordo del vehículo la documentación suficiente para acreditar las condiciones señaladas en el apartado primero de este artículo. Dicha documentación podrá estar disponible en cualquier formato que permita su comprobación por parte de los cuerpos de inspección».

Nuevo. Se modifica el artículo 67, con el siguiente tenor:

«Artículo 67. Definición

1. Se considera transporte a la demanda los servicios integrados dentro de un contrato de gestión de servicio regular de viajeros, o con sustantividad propia en un contrato de servicio, al amparo de las normas de contratación administrativa, cuya prestación se haga depender, en algún momento, de la previa demanda de los solicitantes, quedando establecidos los horarios e itinerarios en el título habilitante, sin que necesariamente tengan que tener horarios, calendarios e itinerarios preestablecidos, pudiendo fijar la Administración en el título habilitante los condicionantes necesarios de flexibilidad en cuanto a la disposición del usuario de itinerarios y frecuencia temporal.

La contratación se podrá realizar por plaza y el cobro podrá ser individual. Cualquier operador de transporte de viajeros podrá ser adjudicatario de un contrato de transporte a la demanda, bien en el ámbito de un contrato de gestión de servicio regular, bien en un contrato de servicio al amparo de la normativa de contratación pública.

2. Excepcionalmente, cuando se adopten las medidas de salvaguardia recogidas en la presente ley se podrá extender el régimen de transporte a la demanda a los servicios discrecionales de pasajeros y de mercancías.

3. Las empresas con centros de trabajo de más de doscientos trabajadores deberán ofrecerles un servicio de transporte ~~fuera de la demanda~~ con el objetivo de contribuir a los objetivos de movilidad previstos en esta ley y los planes que los desarrollen. Reglamentariamente se establecerán las condiciones de realización de este transporte, que, en todo caso, se podrá llevar a cabo con medios propios, o mediante su contratación con un operador de transporte público. Este transporte queda excluido del transporte a la demanda y se considerará transporte regular de uso especial.

4. En todo caso, el transporte escolar queda excluido de esta clase de transporte, rigiéndose por lo dispuesto en esta ley y su normativa específica».

Nuevo. Se suprime la sección 5.^a Transporte funerario.

~~«Sección 5. Transporte funerario~~

~~Artículo 75 Definición y requisitos mínimos~~

~~**1. Se considera transporte funerario aquel que con exclusividad se dedique al transporte de cadáveres hasta el lugar en que se realice el enterramiento o cremación y, en general, todo traslado de los mismos en vehículos calificados como «fúnebres», propiedad de empresas que se dediquen a la actividad de pompas fúnebres.**~~

~~**2. Para la realización de transporte funerario será preciso disponer de la pertinente licencia municipal y la autorización como transporte privado complementario, siempre que se reúnan los requisitos subjetivos y objetivos que establezca la legislación básica y la que apruebe el Gobierno de Canarias».**~~

Nuevo. Se modifica la denominación de la sección 6.^a del capítulo VI del título III, Transporte escolar, que queda con el siguiente tenor:

«Sección 6.^a Transporte **regular de uso especial**»

Nuevo. Se modifica el artículo 76, Definiciones, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 76. Definiciones

1. Los transportes regulares de viajeros de uso especial únicamente podrán prestarse cuando se cuente con una autorización especial que habilite para ello.

El otorgamiento de dichas autorizaciones se llevará a cabo de conformidad a lo que reglamentariamente se establezca y estará supeditado a que la empresa transportista haya convenido previamente con los usuarios o sus representantes la realización del transporte a través del oportuno contrato o precontrato.

La autorización solo podrá ser otorgada a una persona, física o jurídica, que previamente sea titular de la autorización de transporte discrecional general de viajeros.

Las autorizaciones para la realización de transporte regular de uso especial se otorgarán por el plazo a que se refiera el contrato con los usuarios, sin perjuicio de que la Administración pueda exigir su visado con una determinada periodicidad a fin de constatar el mantenimiento de las condiciones que justificaron su otorgamiento.

Cuando el transporte sea contratado por alguno de los entes, organismos y entidades del sector público, el contrato deberá atenerse, en cuanto no se encuentre expresamente previsto en esta ley y en las normas dictadas para su desarrollo, a las reglas contenidas en la legislación sobre contratos del sector público en materia de transportes.

2. Los transportes a los que se refiere este artículo podrán realizarse, cuando resulten insuficientes los vehículos propios, utilizando los de otros transportistas que cuenten con la autorización de transporte discrecional general de viajeros, de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca».

Nuevo. Se adiciona un nuevo artículo 76 bis, Transporte escolar, que queda redactado con el siguiente tenor:

«Artículo 76 bis. Transporte escolar

1. Es transporte escolar el que, efectuado de forma habitual, tiene por objeto el traslado de alumnos en expediciones con origen y/o destino en centros de enseñanza o guarderías, siempre que la edad de al menos un tercio de los alumnos transportados sea inferior a dieciséis años al comienzo del curso escolar.

2. Se incluye en el concepto anterior el traslado de alumnos con motivo de las actividades extraescolares y complementarias debidamente programadas y organizadas en los centros de enseñanza o guarderías».

Nuevo. Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 77, con el siguiente tenor:

«Artículo 77. Requisitos

(...)

*3. Excepcionalmente podrá otorgarse autorización de transporte regular de uso especial para la realización de transporte escolar a vehículos que no dispongan de autorización discrecional, **siempre que no disponga de autorización de transporte discrecional general, pero si cuenten con autorización de transporte para el servicio de taxis o de arrendamiento con conductor**, siempre que el transporte discurra en zonas rurales de difícil acceso o en ámbitos de limitada demanda y previa constatación por la Administración concedente de la falta de oferta de ese servicio a un coste, –situado a un precio medio del mercado– por los operadores de transporte público discrecional autorizados, y siempre que los vehículos reúnan las condiciones técnicas y de seguridad exigibles.*

*En estos casos, no será preciso reunir los requisitos de **competencia** profesional para acceder a la autorización, aunque los vehículos deberán reunir las condiciones técnicas y de seguridad exigibles para el transporte discrecional.*

El radio de acción de estas autorizaciones estará limitado al ámbito territorial por donde discurra el servicio y limitado temporalmente a un curso escolar.

*4. Las condiciones y requisitos mínimos exigibles a los transportes escolares serán los previstos en la normativa estatal básica, sin perjuicio de los que se puedan establecer por la Comunidad Autónoma de Canarias en ejercicio de sus competencias. **En aquellos supuestos donde sea exigible la figura del acompañante escolar, según la normativa estatal básica, este deberá contar con un curso de formación acorde con las funciones a desempeñar».***

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 **limitada a vehículos con una capacidad máxima de nueve plazas, comprendidos en la categoría M1**, y su ejercicio está condicionado a la obtención de la correspondiente autorización **insular** 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 **o situaciones imprevistas de fuerza***

*mayor, 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, **ubicación o afluencia masiva prevista no puedan ser atendidos con normalidad y calidad habitual** por la oferta de transporte público en su conjunto, lo que se podrá determinar reglamentariamente».*

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 a realizar, y la disponibilidad de garaje exigible, 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, **dentro de un periodo de doce meses, debiendo indicarse en la justificación el periodo de tiempo durante el que la flota trasladada prestará servicios en la isla receptora.** No podrá autorizarse el traslado cuando se incumplan los criterios objetivos a que se refiere el artículo 79 sexies en la isla receptora. **Además, el cabildo insular de dicha isla podrá denegar el traslado si concurren las circunstancias descritas en el artículo 79 quinquies, apartado 3, atendiendo a los criterios adicionales específicos para esa isla. No obstante, de forma excepcional, y cuando se considere necesario debido a razones de urgencia o situaciones extraordinarias de alta demanda o a la celebración de eventos, se podrá reducir el plazo de antelación de quince días».***

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. **Reglamentariamente, se podrá establecer criterios de prioridad para la obtención de autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor teniendo en cuenta las características de los mismos y su clasificación ambiental, otorgando preferencia a los vehículos menos contaminantes».***

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».

Nuevo. De modificación al punto 2 del artículo 79 quinquies, con el siguiente tenor:

*«Artículo 79 quinquies. Proporcionalidad de las autorizaciones
(...)*

*2. Se entenderá que se produce la citada situación de desequilibrio cuando, **por razones medioambientales, de capacidad de carga, gestión del transporte, tráfico o espacio público, no sea posible mantener el equilibrio entre los distintos tipos de transporte. En estos casos se podrá establecer una** relación entre el número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliados en la isla ~~de que se trata~~ y el número de autorizaciones de transporte público discrecional interurbano de viajeros, con vehículos de hasta nueve plazas, domiciliados en la isla, **asegurando en todo momento la prestación del servicio de interés público».***

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 **criterios** 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 nomas 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».

Nuevo. De adición de un punto 3 al artículo 80, con el siguiente tenor:

«3. El servicio de taxi tiene la condición de servicio de interés público y, como tal, resulta parte integrante y esencial de los servicios de movilidad pública. Las disposiciones de desarrollo de la presente ley, así como los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas de movilidad adoptados por las distintas autoridades competentes, deberán garantizar y resultar coherentes con dicha condición, como medio para asegurar un servicio de calidad suficiente y homogénea para todos los ciudadanos».

Nuevo. De modificación del apartado b) del artículo 81, con el siguiente tenor:

«Artículo 81. Principios

El ejercicio de la actividad de transporte de taxi se somete a los siguientes principios:

(...)

b) El equilibrio económico de la actividad y la suficiencia del servicio que se concretan en la limitación del número de autorizaciones y licencias de la actividad, el establecimiento de tarifas obligatorias y la regulación de la prestación del servicio».

Dieciocho. Al artículo 81 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».

Nuevo. De modificación del apartado 3 a) del artículo 84, que quedaría del siguiente tenor:

«a) Las tarifas serán fijadas por el ayuntamiento en el caso de las urbanas y por el Gobierno de Canarias en el caso de las interurbanas, así como las correspondientes a áreas sensibles y zonas de prestación conjunta. En su caso, la regulación y aprobación de las tarifas urbanas por parte de los ayuntamientos estará sujeta a la normativa sobre precios autorizados. No obstante, aquellos ayuntamientos que así lo convengan podrán optar, mediante acuerdo plenario, al no establecimiento de dichas tarifas. En estos casos corresponderá al Gobierno de Canarias garantizar su regulación mediante la implantación de una única tarifa autonómica, que será de aplicación en todos aquellos municipios que decidiesen optar por prescindir de dichas tarifas. Las tarifas que se establezcan reglamentariamente serán de obligado cumplimiento, teniendo carácter de máximas. Asimismo, queda expresamente prohibido la aplicación de suplementos diferentes a los autorizados e incluidos en su correspondiente estructura tarifaria.

La persona titular de la consejería de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte por carretera podrá modificar los importes y los parámetros de las tarifas aprobadas por el Gobierno de Canarias, cuando se produzca una variación en los costes que altere significativamente el equilibrio económico y establecer las tarifas planas interurbanas o máximas para aplicar desde los distintos municipios hasta los aeropuertos, y desde estos a los diferentes municipios, pudiéndose zonificar a tal efecto su ámbito de aplicación dentro de los municipios, a petición de la corporación municipal, por iniciativa propia o previa solicitud de las asociaciones más representativas del sector del transporte en taxi de dicho municipio.

En todo caso, se dará audiencia a las asociaciones representativas del sector del transporte en taxi».

Nuevo. De modificación del apartado 3 letra c) del artículo 84, para que quede redactado conforme a los siguientes términos:

«Artículo 84. Condiciones de prestación

(...)

3. En cuanto a las tarifas, su determinación y exigencia se somete a lo siguiente:

(...)

c) Las tarifas son obligatorias para los titulares de las licencias y autorizaciones, los conductores y los usuarios. Estas tendrán carácter de máximas y reglamentariamente se fijarán los supuestos excepcionales en que sea admisible el concierto del precio por el servicio, que requerirá constancia escrita del precio

pactado y que dicho documento deberá de llevarse a bordo. Queda expresamente prohibido el cobro de suplementos que no estén previstos en la normativa vigente ni amparados por el título administrativo habilitante».

Nuevo. Se modifica el apartado 2 del artículo 85, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. En estos casos, el inicio del servicio podrá serlo en cualquiera de los municipios comprendidos en la zona de prestación conjunta. Reglamentariamente se establecerán los requisitos y condiciones necesarios para la creación y funcionamiento de dichas zonas».

Nuevo. Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 89, Documentos de control, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 89. Documentos de control

*1. Las autorizaciones de transporte y demás documentos que se determinen por esta ley o por el reglamento que la desarrolle deberán llevarse a bordo de los vehículos en todo momento debidamente cumplimentados y tendrán que exhibirse a requerimiento de los funcionarios que realicen funciones de inspección de los transportes y de las fuerzas de apoyo a los mismos. Excepcionalmente, el reglamento referido podrá establecer los documentos exonerados de ser llevados a bordo en la medida que su comprobación pueda ser realizada con la misma seguridad a través de las nuevas tecnologías de la información. **Se admitirán los documentos digitales y copias digitalizadas en soporte electrónico, siempre que sean legibles los caracteres e interpretable su contenido, debiendo venir redactadas en idioma y lengua oficial administrativamente aceptadas por la legislación de procedimientos administrativos.***

(...)

4. Igualmente, las empresas que presten transporte público regular de viajeros deberán someterse además a los mecanismos de control que establezca la consejería de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de transporte para conocer los servicios prestados y el número de usuarios de los mismos.

*En particular, a efectos de contabilidad, las empresas titulares de concesiones, **contratos de servicios públicos** o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general deberán tratar cada una de ellas como una actividad separada, gestionándola como una división contable independiente, distinta de cualquier otra actividad que realicen, esté o no relacionada con el transporte de viajeros».*

Nuevo. Se modifica la letra a) del apartado 1 del artículo 102, Responsabilidad, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 102. Responsabilidad

1. La responsabilidad administrativa por las infracciones previstas en la presente ley corresponderá:

*a) En las infracciones cometidas con ocasión de la realización de transportes o actividades sujetas a **contratos de servicios públicos**, concesión, autorización administrativa o, en su caso, a comunicación de inicio de actividad, a la persona física o jurídica titular del contrato, la concesión o de la autorización».*

Nuevo. Se añade un apartado 4 al artículo 102, Responsabilidad, al que se incorpora el siguiente texto:

«4. Las personas físicas o jurídicas mencionadas en el apartado 1 únicamente podrán ser sancionadas por hechos que constituyan infracciones administrativas, de acuerdo con lo establecido en esta ley, cuando se determine que son responsables de los mismos a título de dolo o por culpa».

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».

Nuevo. Se modifica el apartado 16 del artículo 106, Infracciones leves, que queda redactado como sigue:

«Artículo 106. Infracciones leves

Se consideran infracciones leves: (...)

16. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera o especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el título concesional, **los pliegos del contrato** o en la autorización especial sin el carácter de esenciales cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.(...)

~~[20. El arrendamiento sin conductor fuera de las oficinas o locales que reglamentariamente se determinen, así como no suscribir de forma independiente un contrato por cada arrendamiento de vehículos que realice la empresa]~~

21. El arrendamiento con conductor de vehículos que circulen formando caravanas en los siguientes supuestos:

21.1 Carecer de autorización preceptiva, siempre que la misma se hubiese solicitado, acreditando el cumplimiento de todos los requisitos para su otorgamiento en el plazo de 15 días desde la notificación de la incoación del expediente sancionador.

21.2 No llevar a bordo del vehículo la autorización preceptiva o copia de la misma, **copia digitalizada o documento electrónico.**

21.3 No comunicar a la Administración las modificaciones de los datos que deben figurar en las autorizaciones, incluyendo el cambio de domicilio.

21.4 No solicitar a la Administración la modificación de las características técnicas del vehículo, siempre que no suponga modificación de las condiciones esenciales de la autorización.

21.5 No llevar a bordo el contrato de arrendamiento **o documento digital, copia digitalizada o documento electrónico.**

21.6 Realizar el servicio de arrendamiento sin exponer al público el cuadro de precios o faltando el sello de la Administración.

21.7 Realizar el servicio de arrendamiento sin exponer en el local el rótulo referido a la existencia de libro de reclamaciones.

21.8 Solicitar el visado de la autorización fuera del plazo determinado por la Administración.

~~[21.9. Realizar el servicio de arrendamiento incumpliendo el equipamiento obligatorio de los vehículos: carecer de extintores de incendio con capacidad igual o superior a 8 kilogramos de polvo seco, carecer de rejillas matachispas en los tubos de escape, carecer de cinturones de seguridad delanteros y traseros, carecer de botiquín de primeros auxilios el último vehículo de la caravana y falta de identificación exterior de la empresa legible a 25 metros.] (...)~~

X. Dejar o recoger viajeros en los lugares establecidos en el apartado 4 del artículo 79 septies de la presente 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».

Nuevo. Se modifica el apartado m) del artículo 107.1, que queda con el siguiente tenor:

«m) En los transportes ~~de escolares~~ **regulares de uso especial de escolares o menores escolares**, la presencia de una persona idónea debidamente acreditada por el transportista o por la entidad contratante del transporte encargada del cuidado de los mismos, cuando ello resulte exigible».

Nuevo. Se modifica la denominación del artículo 107, de su apartado 1 y 1 letra f), Condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 107. Condiciones esenciales de la concesión, contrato de servicios públicos, autorización o licencia

1. A los efectos previstos en el régimen de infracciones de la presente ley, se considerarán condiciones esenciales de la concesión, **contrato de servicios públicos**, autorización o licencia:

(...)

f) La prestación de los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión o contrato de servicios públicos y recogidos en el título concesional o contrato».

Nuevo. Se modifica el artículo 108, Sanciones, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 108. Sanciones

Las sanciones por las infracciones tipificadas en los artículos anteriores se graduarán de acuerdo con la repercusión social del hecho infractor, la intencionalidad, la naturaleza de los perjuicios causados, la magnitud del beneficio ilícitamente obtenido y la reincidencia o habitualidad en la conducta infractora, conforme a las reglas y dentro de las horquillas siguientes:

a) Se sancionarán con apercibimiento o multa de hasta 200 euros las infracciones previstas en los apartados 17, 18, 19, ~~20~~ 20-bis), 21, 22 y 23 del artículo 106.

b) Se sancionarán con multa de 201 a 300 euros las infracciones previstas en los apartados 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18-bis), 18-ter) y 18-quater) del artículo 106.

c) Se sancionarán con multa de 301 a 400 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 6 y 7 del artículo 106.

d) Se sancionarán con multa de 401 a 600 euros las infracciones previstas en los apartados 5, 12, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 21, 22 y 23 del artículo 105.

*e) Se sancionarán con multa de 601 a 800 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 9, 11, 14 16 y **26** del artículo 105.*

*f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados 2.4, 24 y **27** del artículo 105.*

g) Se sancionarán con multa de 1.001 a 2.000 euros las infracciones previstas en los apartados 15, 16, 17, 18, 24, 25 y 26 del artículo 104.

h) Se sancionarán con multa de 2.001 a 4.000 euros las infracciones previstas en los apartados 12, 21 y 23 del artículo 104.

*i) Se sancionarán con multa de 4.001 a 6.000 euros las infracciones previstas en los apartados 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, **27, 28, 29 y 30** del artículo 104.*

j) Se sancionarán con multa de 6.001 a 18.000 euros las infracciones reseñadas en el párrafo i) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa, por la comisión de cualquier otra infracción muy grave de las previstas en esta ley en los 12 meses anteriores.

*k) Cuando fuera de aplicación lo previsto en **los artículos 105.25 y 106.24**, la cuantía de la sanción que en su caso corresponda imponer estará comprendida dentro de los límites establecidos en los párrafos a), b), c), d), e) y f)».*

Nuevo. Se modifica el artículo 109, Medidas accesorias, que queda con el siguiente texto:

«Artículo 109. Medidas accesorias

1. La comisión de las infracciones previstas en los apartados 2 y 3 del artículo 104 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de todas aquellas autorizaciones de que fuese titular el infractor para cuya obtención resultaban exigibles los requisitos incumplidos.

2. La comisión de la infracción prevista en el apartado 4 del artículo 104 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la pérdida de validez de cuantas autorizaciones, licencias o copias certificadas de idéntica clase a la utilizada fuese titular el transportista a cuyo nombre fue expedida por la Administración.

*3. La comisión de la infracción prevista en el apartado 5 del artículo 104 llevará aneja, conjuntamente con la sanción pecuniaria que corresponda, la declaración de caducidad de la concesión de que se trate **o la resolución del contrato de servicios públicos** y la inhabilitación para ser titular de ninguna concesión, **contrato de servicios públicos** o autorización de transporte público regular de viajeros de nueva creación en el plazo de cinco años. Tampoco podrá la empresa inhabilitada tener una participación mayoritaria en el capital de ninguna otra que pretenda acceder a la titularidad de algunas de tales concesiones o autorizaciones.*

4. La comisión de las infracciones previstas en los apartados 1 y 8 del artículo 104 podrá implicar, independientemente de la sanción pecuniaria que corresponda, el precintado del vehículo con el que se realiza el transporte o la clausura del local en el que, en su caso, se venga ejerciendo la actividad, en ambos supuestos durante el plazo máximo de un año, sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan y de las medidas que puedan arbitrarse para su garantía.

5. (Derogado)

6. Cuando sean detectadas durante su comisión en carretera infracciones que deban ser denunciadas de acuerdo con lo previsto en los apartados 1, 4, 6, 8 del artículo 104, o bien alguno de los excesos en el

tiempo de conducción tipificados en el apartado 3 del artículo 106, siempre que en este último supuesto la distancia que todavía deba recorrer el vehículo para alcanzar su destino sea superior a 30 kilómetros, deberá ordenarse su inmediata inmovilización hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurran circunstancias ligadas a la seguridad que aconsejen no hacerlo en el caso concreto de que se trate. A tal efecto, los inspectores habrán de retener la documentación del vehículo y, en su caso, la de la mercancía, así como la correspondiente autorización, hasta que se subsanen las causas que dieron lugar a la inmovilización, siendo, en todo caso, responsabilidad del transportista la custodia del vehículo, su carga y pertenencias.

En idénticos términos se procederá en aquellos supuestos en que la inspección actuante hubiese retirado la hoja de registro que venía siendo utilizada en el aparato de control de los tiempos de conducción y descanso durante la realización de un transporte y la empresa hubiese incumplido la obligación de llevar a bordo otras de repuesto, así como en aquellos en que hubiese retirado la tarjeta del conductor para el referido aparato.

Asimismo, podrá ordenarse la inmovilización de un vehículo cuando sean detectadas en carretera conductas infractoras en las que concurran circunstancias que puedan entrañar peligro para la seguridad.

En los supuestos de inmovilización de vehículos que transporten viajeros, y a fin de que estos sufran la menor turbación posible, será responsabilidad del transporte cuyo vehículo haya sido inmovilizado buscar los medios alternativos necesarios para hacer llegar a los viajeros a su destino. De no hacerlo, dichos medios podrán ser establecidos por la Administración. Los gastos que genere la adopción de tales medidas serán, en todo caso, de cuenta del transportista. Si se negara a satisfacerlos, quedará inmovilizado el vehículo hasta que aquellos fueran satisfechos, aunque hubieran desaparecido las causas de la infracción.

*7. Independientemente de las sanciones pecuniarias que correspondan de conformidad con esta ley, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 15 o 16 del artículo 104 podrá acordar **la resolución del contrato de servicios públicos**, la caducidad de la concesión o autorización de que se trate con pérdida de la fianza y sin perjuicio del pago del salario o de las indemnizaciones que procedan. Asimismo, la resolución sancionadora en que se aprecie el incumplimiento reiterado de las circunstancias previstas en los apartados 17 o 18 del artículo 104 podrá dar lugar a la pérdida de validez de cuantas autorizaciones sea titular el infractor.*

A los efectos previstos en este apartado, se considerará que existe incumplimiento reiterado cuando la correspondiente empresa haya sido sancionada, mediante resoluciones que pongan fin a la vía administrativa, por la comisión en un período de un año de tres o más infracciones de carácter muy grave por vulneración de las circunstancias previstas en los apartados 15, 16, 17 o 18 del artículo 104.

8. La imposición de las sanciones que, en su caso, correspondan será independiente de la posible obligación de indemnizar los daños y perjuicios causados.

*x. **Las infracciones que causen daños a los vehículos o instalaciones del transporte público de viajeros podrán dar lugar a la orden de reparación de los daños, mediante el abono de los importes correspondientes. En caso de incumplimiento de esta obligación de reparación, la Administración podrá actuar de forma subsidiaria, asumiendo las reparaciones a cargo del infractor y, en su caso, utilizando la vía de apremio para recuperar los costes incurridos.***

*x. **En los supuestos de infracciones previstas en los apartados 28 a 30 del artículo 104 o 26 del artículo 105 podrá aplicarse la retirada temporal de los títulos personales de viaje intermodal».***

Nuevo. Se modifica el apartado 1 del artículo 110, Inhabilitación, que queda con el siguiente tenor:

«Artículo 110. Inhabilitación

*1. La comisión de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3 y 4 del artículo 104 en el espacio de un año conllevará la inhabilitación del infractor durante un período de tres años para ser titular de cualquier **clase de contrato de servicios públicos**, concesión, autorización o licencia habilitante para el ejercicio de la actividad de transporte o de cualquiera de sus actividades auxiliares y complementarias o formar parte del consejo de administración u órgano equivalente de una empresa que sea titular de tales concesiones, autorizaciones o licencias. Durante dicho período tampoco podrá el así inhabilitado aportar su competencia profesional a ninguna empresa transportista o de actividad auxiliar y complementaria del transporte.*

La mencionada inhabilitación llevará aparejada la caducidad de cuantas concesiones y la pérdida de validez de cuantas autorizaciones y licencias fuese titular la empresa infractora, con carácter definitivo.

Para que se produzca el supuesto de reincidencia señalado en este artículo, las sanciones tenidas en cuenta deberán haber sido impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa. El período de inhabilitación comenzará a contarse desde el día siguiente a aquel en que se hubiese dictado la última de estas resoluciones».

Nuevo. Se modifica el apartado 2 de la disposición adicional octava de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de ordenación del transporte por carretera de Canarias*, Efectos del silencio administrativo, que queda con el siguiente texto:

« (...)»

c) El reconocimiento de la **competencia profesional para realizar la actividad de transportes**. [~~así como de la aptitud como conductor asalariado en el caso del transporte de taxis.~~]».

DISPOSICIONES ADICIONALES

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.

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.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

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.

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.

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*.

En la sede del Parlamento, a 27 de junio de 2025. Marcos Antonio Bergaz Villalba. Miguel Yonathan Martín Fumero. Jennifer María Curbelo Trujillo. Esther González González. Paula Jover Linares. Melodie Mendoza Rodríguez. Raúl Acosta Armas.



Parlamento de Canarias

