



XI legislatura

Año 2025

Parlamento  
de Canarias

Número 250

1 de agosto

# 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

### LEYES APROBADAS POR EL PARLAMENTO DE CANARIAS

**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



### LEY APROBADA POR EL PARLAMENTO DE CANARIAS

**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. 239, de 22/7/2025)

#### Presidencia

El Pleno del Parlamento de Canarias, en sesión celebrada los días 22 y 23 de julio de 2025, aprobó la Ley de modificación urgente de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*.

De conformidad con lo establecido en el artículo 112 del Reglamento del Parlamento de Canarias, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

En la sede del Parlamento, a 31 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.

#### LEY DE MODIFICACIÓN URGENTE DE LA LEY 13/2007, DE 17 DE MAYO, DE ORDENACIÓN DEL TRANSPORTE POR CARRETERA DE CANARIAS

#### ÍNDICE

#### PREÁMBULO

**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 esta ley

**Tercera.** Modificación del artículo 145 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/1994, de 29 de julio

**Cuarta.** Modificación de la letra c) del apartado 3 de la disposición final novena de la *Ley 5/2024, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias para 2025*

**Quinta.** Denominación de guagua

**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

**Cuarta.** Aplicación de los criterios de mejora de la calidad del aire, reducción de emisiones, gestión del transporte y del espacio público

**DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

**Única.** Derogación normativa

**DISPOSICIÓN FINAL**

**Única.** Entrada en vigor

**PREÁMBULO****I. El transporte de viajeros en automóviles de turismo: una regulación con potencial de mejora**

El Estatuto de Autonomía de Canarias [art. 160.1.a)] 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 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). 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 que ha 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 considera adecuada.

**II. La respuesta: una revisión obligada**

En la ordenación 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, para dar solución a una situación no deseada. En efecto, 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 vs. Área Metropolitana de Barcelona»*), 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). Por un lado, se pronunció sobre la posibilidad de exigir una licencia o autorización municipal, además de la autorización autonómica en la ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulen íntegramente en el ámbito del área metropolitana de Barcelona, prevista en el Reglamento del Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, de 26 de junio de 2018, que regula tal actividad, y que había sido impugnado. Por otro lado, la citada STJUE 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.

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 de Funcionamiento 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 contemplaba la legislación estatal.

La Sentencia del TJUE de 8 de junio de 2023 ha venido a cambiar radicalmente el panorama en esta materia, por lo que se hace necesario aplicar en la ordenación del transporte por carretera los criterios, derivados de la jurisprudencia europea, que 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, además, de modificación necesaria para dar solución a situaciones que se están dilatando en el tiempo. 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 su adaptación.

### 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, y que ya figuran recogidos como objetivos de la acción pública en el artículo 4.2.j) de la LOTCC

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 equivalentes 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 citada 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 a la mayor brevedad.

La necesidad de esta norma deriva también de la exigencia de resolver la incertidumbre jurídica existente en el sector, que redunda 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 disponibles en el limitado espacio territorial con que cuentan las islas del archipiélago.

### 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. La ley incorpora también un criterio nuevo, la «capacidad de carga», que permite 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 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 pretende conseguir. 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 de la 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 de la 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 la disposición adicional primera la posibilidad de que el Gobierno de Canarias fije o desarrolle los criterios objetivos y los cabildos insulares o ayuntamientos aprueben criterios adicionales si lo consideran oportuno, dejando mientras tanto en suspenso, durante el plazo máximo de dos años, el otorgamiento de nuevas autorizaciones y la tramitación de las solicitudes que se hubieran cursado.

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 esta ley. Para permitir la aplicación de dicha normativa europea es precisamente para lo que se hace necesario aprobar esta 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, al suponer 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 extender 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 procedural 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 discretionales.

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 del servicio, teniendo en cuenta su consideración de 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 quasi-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 para la que se 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 dispuestos. Además, si la empresa desarrolla su actividad en distintas islas podrá solicitar en esas islas la correspondiente autorización de transporte.

Asimismo, en cumplimiento de la Sentencia del TJUE, de 8 de febrero de 2018 (*C-658/19: «Comisión europea vs. Reino de España»*), que declaró contraria al Derecho comunitario la exigencia de un número mínimo de vehículos para obtener una autorización de transporte público, se ha eliminado esta exigencia del artículo 60 de la LOTCC, y las referencias a la misma en la enumeración de infracciones.

La disposición transitoria primera de la presente 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 dos años contado a partir de la entrada en vigor de esta 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 esta 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, 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 esta ley. No obstante, esta medida no se aplicará a las autorizaciones de transportes para el servicio de taxi como consecuencia de licencias de taxi que se otorguen en aquellos municipios que, antes de la entrada en vigor de esta ley, ya hubieran iniciado formalmente los trámites para aumentar el número de licencias en su territorio, pero únicamente en la cantidad específica tramitada previamente.

La aplicación de estos nuevos criterios a los procedimientos iniciados antes de la vigencia de la norma, en lugar del marco anterior, responde al interés general actual. Otorgar autorizaciones conforme a las normas previas no solo podría contravenir los estándares que ahora se establecen, sino también consolidar situaciones opuestas a los objetivos de protección fijados por la norma que ahora se aprueba, que después tendrían que ser rectificadas.

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, por lo que cobra 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, pues se han seguido recibiendo estas peticiones, acumulándose 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 en esas dos islas, por lo que la admisión de la totalidad de dichas autorizaciones podría 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 se considera imprescindible para dar solución a todas las solicitudes acumuladas, estableciendo a tal fin unos criterios aplicables de forma directa y la posibilidad de desarrollo de criterios adicionales a los establecidos en la presente ley.

## V. Competencias estatutarias

La 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.<sup>a</sup> 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 respecto a lo dispuesto en el artículo 149.1.18.<sup>a</sup> de la Constitución, el ejercicio de sus competencias en materia de procedimiento administrativo común.

## VI. Principios de buena regulación

La 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 a otros servicios discretionales, 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.

Asimismo, 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 la ley el instrumento más adecuado para garantizar su consecución. La necesidad deriva del hecho de que la modificación de la Ley 13/2007 resulta 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 ley contribuye a crear un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre. Se ha atendido al principio de transparencia, en la medida que el acceso a la ley es factible no solo como norma general sino a través del Portal de Transparencia del Gobierno de Canarias, recogiendo este preámbulo los objetivos de la norma. 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. Esta 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 el impacto que la ley tiene en las personas destinatarias de la norma es totalmente positivo.

## VII. Antecedentes normativos

Esta ley se tramita después de la promulgación y convalidación parlamentaria del Decreto ley 6/2024, de 31 de julio, de modificación urgente de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, publicado en el Boletín Oficial de Canarias del día 12 de agosto de 2024, y de que el Parlamento acordara su tramitación por el procedimiento de urgencia en sesión plenaria celebrada el día 6 de septiembre 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:

**Uno.** Se modifica el apartado 2 y se añade un nuevo apartado 3 al artículo 2, Actividades sujetas a la ley, quedando redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 2. Actividades sujetas a la ley**

(...)

2. El transporte sanitario, así como el transporte regular de uso especial de escolares o de menores 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 su ejercicio a la previa obtención de una autorización administrativa.

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

**Dos.** Adición al apartado 5. b) del artículo 3, con el siguiente tenor:

**«Artículo 3. Clasificación de los transportes**

(...)

5. Por sus usuarios, los transportes públicos regulares de viajeros pueden ser de uso general o de uso especial:

(...)

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

**Tres.** Se modifica la letra j) y se añade una nueva letra o) al artículo 6, Competencias de la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, con el siguiente alcance:

**«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.

(...)

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».

**Cuatro.** El subapartado e) del artículo 7.1, Competencias de los cabildos insulares, quedando redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 7. Competencias de los cabildos insulares**

1. Los cabildos insulares ostentan en materia de transporte por carretera las competencias que la legislación de régimen local les atribuya, así como las transferidas por la Comunidad Autónoma de Canarias y, en particular, las siguientes:

(...)

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».

**Cinco.** Se modifica el artículo 8, Competencias de los ayuntamientos, añadiéndole a su apartado 1 un subapartado e), con el siguiente alcance

**«Artículo 8. Competencias de los ayuntamientos**

1. Corresponden a los ayuntamientos en materia de transporte por carretera las siguientes competencias:

(...)

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».

**Seis.** De adición al artículo 11 letra b), Derechos, con el siguiente alcance:

**«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».

**Siete.** Se modifica el artículo 13 punto 1.b), Condiciones previas, con el siguiente alcance:

**«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».

**Ocho.** Se modifica el artículo 14, Competencia 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 los requisitos de competencia profesional y 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 tal fin 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 tres requisitos siguientes, sin perjuicio de otros que se puedan fijar reglamentariamente:

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.

7. La Administración podrá dispensar del requisito de competencia profesional a los candidatos a transportista por carretera que, justifiquen como mínimo una experiencia de cinco años a la entrada en vigor de esta ley, a nivel de dirección de una empresa de transporte en los términos dispuestos por 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».

**Nueve.** Se modifica el artículo 16, Capacidad financiera, con el siguiente alcance:

**«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».

**Diez.** Se modifica el artículo 17, Evaluación periódica, con el siguiente alcance:

**«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 de esta ley, 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».

**Once.** De adición de un nuevo artículo 17 bis, Comunicaciones, con el siguiente tenor:

**«Artículo 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, y de aquellas notificaciones o comunicaciones que se realicen en carretera por las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte».

**Doce.** Se añade un nuevo artículo 17 ter, Notificaciones, con el siguiente tenor:

**«Artículo 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».

**Trece.** 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 disponer de las condiciones previas para el ejercicio de la profesión de operador de transportes, incluidos los requisitos de competencia profesional, honorabilidad y 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».

**Catorce.** Se modifica el apartado 4 del artículo 22, Cooperación y colaboración entre empresas, con el siguiente alcance:

**«Artículo 22. Cooperación y colaboración entre empresas»**

(...)

4. Los términos en que sea admisible la colaboración en la realización del transporte público regular de viajeros permanente y de uso general se establecerán en los pliegos de cláusulas administrativas de las respectivas concesiones, mediante un procedimiento de comunicación previa».

**Quince.** De adición al artículo 23, Representación de las personas trabajadoras y de las empresas, con el siguiente alcance:

**«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 la elaboración de las normas que afecten a sus intereses en el marco de esta ley, en la forma que reglamentariamente se determine».

**Dieciséis.** De adición al artículo 24, Definición, con el siguiente alcance:

**«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».

**Diecisiete.** De adición de nuevos apartados al punto 5 del artículo 25, Derechos y deberes, con el siguiente alcance:

**«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 utilicen, 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 las condiciones de prestación que esté utilizando.
- d) No acceder ni abandonar el vehículo 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 aquellos.
- g) 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.
- h) Evitar comportamientos que impliquen peligro para la integridad física del personal de conducción, del personal de la empresa gestora o de las estaciones de transporte y de las personas viajeras o puedan considerarse molestos u ofensivos.
- i) Abstenerse de llevar a cabo acciones que puedan implicar deterioro o causar suciedad en los vehículos o estaciones de transporte.
- j) Abstenerse de arrojar desde el vehículo cualquier objeto, especialmente aquellos que puedan ocasionar riesgos o daños para las personas o bienes o deteriorar o causar suciedad en la vía pública, y responder por los daños efectivamente causados.
- k) Cualquier otro deber que les impongan las leyes y los reglamentos».

**Dieciocho.** El artículo 29, Condiciones de acceso al mercado, 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 los 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».

**Diecinueve.** Se modifica el apartado 6 del artículo 38, Estaciones, con el siguiente alcance:

**«Artículo 38. Estaciones**

(...)

6. Los servicios que contengan las concesiones 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».

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

**«Artículo 39. Intercambiadores**

(...)

5. Los servicios que contengan las concesiones de transporte público regular de viajeros deberán adaptarse en función del establecimiento de intercambiadores».

**Veintiuno.** Modificación de los apartados 1, 2, 3.h), 3.k), 4 y 7 del artículo 48, Adjudicación de los servicios, 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. 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 y concesiones administrativas que resulte de aplicación.

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 los requisitos de solvencia profesional, técnica o económica que pudieran ser exigidos de acuerdo con la legislación sobre contratación pública vigente.

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.

(...)

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

(...)

4. Con carácter general, las concesiones 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 fijación de la línea, trayecto y frecuencia, sin que sea obstáculo para su implantación la eventual concurrencia territorial con una concesión zonal preexistente.

(...)

7. Las concesiones se entenderán adjudicadas en régimen de exclusividad, no pudiendo establecerse otras que cubran servicios coincidentes, salvo que concurran razones fundadas de interés público. A este 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».

**Veintidós.** De adición al apartado 1 del artículo 49, Excepciones, que queda con el siguiente alcance:

**«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 necesidad de concurso, cuando la gestión indirecta resulte inadecuada por el carácter o naturaleza del servicio, sea 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 de las formas de gestión empresarial pública admitidas por la legislación vigente».

**Veintitrés.** Se modifica el artículo 50, Plazo de los contratos, que queda con el siguiente tenor:

**«Artículo 50. Plazo de los contratos**

1. La duración de los contratos se determinará de acuerdo con las características y necesidades del servicio y atendiendo a los plazos de amortización de los vehículos e inversiones realizadas para su cumplimiento. Dicha duración será limitada y no podrá superar diez años. No obstante, por razón de las condiciones de amortización de los activos, la duración del contrato podrá prolongarse, como máximo, la mitad del periodo original, si la empresa prestadora del servicio público aporta elementos del activo que sean significativos en relación con la totalidad de los necesarios para prestar los servicios de transporte de viajeros objeto del contrato. Esta prolongación en la duración del contrato también se podrá producir cuando esté justificada por los costes que se deriven de la situación geográfica particular de Canarias como región ultraperiférica.

2. Cuando finalice el plazo establecido y no haya sido adjudicado el servicio, podrá disponerse, con carácter excepcional y atendido el carácter de servicio público de este transporte, la continuidad de los efectos del contrato originario hasta que concluya el procedimiento de adjudicación del nuevo, sin que esta continuidad pueda prolongarse por plazo superior a doce meses. Esta circunstancia no dará al transportista derecho o preferencia alguna respecto a la nueva adjudicación, ni podrá invocarla en ningún caso».

**Veinticuatro.** Se modifican los apartados 1 y 2 del artículo 52, Unificación de los contratos, con el siguiente alcance:

**«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 de contrato para el servicio unificado. El plazo de duración de este contrato 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 las concesiones de transportes».

**Veinticinco.** Se modifican los apartados 1, 3 y 4 del artículo 53, Extinción de los contratos, que quedan 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.

(...)

3. Cuando se decida la supresión del servicio o se den otras circunstancias de interés público que lo justifiquen, la Administración podrá rescatar las concesiones en cualquier momento anterior al vencimiento de los contratos. 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 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».

**Veintiséis.** El artículo 60 queda redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 60. Requisitos**

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

2. Los transportes públicos discretionarios 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 de competencia profesional, financiera y honorabilidad y demás condiciones señaladas en el artículo 13 de la ley.

3. Las autorizaciones se otorgarán referidas a la empresa u operador solicitante y estarán vinculadas a vehículos determinados, sin que las mismas condicione 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.

4. Los servicios discrecionales de transporte de viajeros de carácter general, con excepción del taxi, deberán ser contratados con antelación, debiendo 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.

5. 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 los apartados 1.º y 4.º de la letra f), deberán consignarse, además, las paradas intermedias que, en su caso, se hayan realizado durante el viaje. Incluirá la localidad, fecha y hora en que se inicie el servicio así como la 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 a cuyos viajeros se prestará el servicio. Este documento debe estar cumplimentado en el momento de acceder a los recintos portuarios o aeroportuarios. 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 caso de que la persona usuaria del servicio no sea ni vaya a ser pasajera del vuelo o buque, se hará constar esta circunstancia.

e) Matrícula 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.

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».

**Veintisiete.** 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 de la isla donde tenga su domicilio fiscal el transportista».

**Veintiocho.** El artículo 62, Tipos de autorizaciones, 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 o de menores.

d) Arrendamiento de vehículos con conductor.

e) Transporte en taxis.

f) Arrendamiento de vehículos que circulen formando caravana.

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».

**Veintinueve.** El apartado 1 del artículo 63, Prohibiciones y regulación de supuestos excepcionales, queda redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 63. Prohibiciones y regulación de supuestos excepcionales**

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».

**Treinta.** Se modifica el apartado 1.a) del artículo 66, Condiciones, y se añade un nuevo punto 4. quedando redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 66. Condiciones**

1. Los transportes privados complementarios previstos en el número 2 del artículo anterior deberán cumplir, además del requisito establecido en dicho artículo, las condiciones siguientes de manera conjunta:

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  
(...)

4. Con objeto de comprobar su cumplimiento, durante la realización del transporte deberá disponerse a bordo del vehículo de la documentación suficiente que acredite 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».

**Treinta y uno.** Se modifica el artículo 67, Definición, 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 por el 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 discretionarios de pasajeros y de mercancías.

3. El servicio de transporte que deban ofrecer las empresas con centros de trabajo de más de doscientos trabajadores queda excluido del transporte a la demanda.

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

**Treinta y dos.** Se suprime la sección 5.<sup>a</sup>, Transporte funerario, y el artículo 75, Definición y requisitos mínimos.

**Treinta y tres.** Se modifica la denominación de la sección 6.<sup>a</sup> del capítulo VI del título III, Transporte escolar, que queda con el siguiente tenor:

**«Sección 6.<sup>a</sup> Transporte regular de uso especial»**

**Treinta y cuatro.** Se modifica el artículo 76, Definiciones, que queda con el siguiente tenor:

**«Artículo 76. Definiciones**

1. Son transportes de uso especial los destinados a servir exclusivamente las necesidades de un grupo específico de usuarios. Se considerará de uso especial el transporte que deberán ofrecer a su personal las empresas con centros de trabajo de más de doscientos trabajadores, con el objeto de contribuir a los objetivos de movilidad previstos en esta ley y los planes que los desarrollos. 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.

2. 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 que se llevará a cabo de conformidad con lo que reglamentariamente se establezca, 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.

3. 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».

**Treinta y cinco.** Se adiciona un nuevo artículo 76 bis, Transporte escolar o de menores, que queda redactado con el siguiente tenor:

#### «Artículo 76 bis. Transporte escolar o de menores

1. Es transporte escolar o de menores 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, o el traslado de menores de conformidad con lo dispuesto en la legislación de aplicación.

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».

**Treinta y seis.** Se modifican los apartados 3 y 4 del artículo 77, Requisitos, con el siguiente alcance:

#### «Artículo 77. Requisitos

(...)

3. Excepcionalmente, podrá otorgarse autorización de transporte regular de uso especial para la realización de transporte escolar o de menores a vehículos que no dispongan de autorización discrecional, siempre que no dispongan de autorización de transporte discrecional general pero sí cuenten con autorización de transporte para el servicio de taxis o de arrendamiento con conductor, siempre que el transporte discurra por 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 coste de precio medio del mercado por los operadores de transporte público discrecional autorizados, y de que los vehículos reúnan las condiciones técnicas y de seguridad exigibles para el transporte discrecional.

En estos casos, no será preciso reunir los requisitos de competencia profesional para acceder a la autorización.

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 al transporte escolar o de menores serán los previstos en la normativa estatal, 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, este deberá contar con un curso de formación acorde con las funciones a desempeñar».

**Treinta y siete.** Se modifica el apartado 1 del artículo 79 bis, Definición y requisitos generales, y se añaden los apartados 4 y 5, con el siguiente tenor:

#### «Artículo 79 bis. Definición y requisitos generales

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, al personal conductor y al vehículo a lo largo de toda la vigencia de la autorización.

(...)

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. Cuando la Administración pública requiera al interesado para que subsane su petición, se considerará como fecha de presentación de la solicitud aquella en la que haya sido realizada la subsanación.

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 del 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».

**Treinta y ocho.** El apartado 4 del artículo 79 *ter*, Disposición y capacidad de los garajes, queda redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 79 *ter*. Disposición y capacidad de los garajes**

(...)

4. En el supuesto de traslado temporal de toda o parte de la flota, el mismo queda condicionado al cumplimiento de los requisitos de capacidad previstos en el presente artículo. El traslado, que tendrá que justificarse acreditando la contratación previa de los servicios a realizar y la disponibilidad de garaje exigible, precisará la autorización del cabildo insular de la isla receptora con una antelación mínima de quince días. No obstante, de forma excepcional, cuando se considere necesario, debido a razones de urgencia, situaciones extraordinarias de alta demanda o a la celebración de eventos, se podrá reducir el plazo de antelación 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».

**Treinta y nueve.** Se modifica el apartado 1 del artículo 79 *quater*, Requisitos técnicos de calidad y control, y se añade un apartado 4, con la siguiente redacción:

**«Artículo 79 *quater*. Requisitos técnicos de calidad y control**

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 podrán 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, teniendo preferencia los vehículos menos contaminantes.

(...)

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».

**Cuarenta.** Se modifica el punto 2 del artículo 79 *quinquies*, Proporcionalidad de las autorizaciones, y se añade un punto 3, 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 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.

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».

**Cuarenta y uno.** Se añade el artículo 79 *sexies*, Régimen de las autorizaciones, 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, los cabildos insulares podrán fijar 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 en algún punto del territorio insular en que pretenda domiciliarse la autorización el valor límite anual de dióxido de nitrógeno ( $\text{NO}_2$ ), de partículas finas ( $\text{PM}_{25}$ ) o el valor objetivo a largo plazo del ozono ( $\text{O}_3$ ) regulados en la normativa de calidad del aire.

Tampoco se otorgarán autorizaciones cuando se hayan incumplido los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en dicho ámbito en el 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 la red insular de carreteras de la isla para 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 del 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 excede 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».

**Cuarenta y dos.** Se añade el artículo 79 *septies*, Contratación, 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 de la documentación física o digital acreditativa de la contratación. En el caso de las oficinas, la documentación deberá permanecer a disposición de los servicios de inspección por un periodo de un año. En ningún caso, podrán los vehículos aguardar o circular por la vía pública en busca de clientes, ni recoger a los que no hayan contratado previamente el servicio.

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

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 llegar 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 ni en las de transporte regular de viajeros en guagua de uso general, ni en los tramos comprendidos desde cien metros antes hasta cien metros después de las mismas.

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

**Cuarenta y tres.** De adición de un punto 3 al artículo 80, Definición, con el siguiente alcance:

**«Artículo 80. Definición**

(...)

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 Administraciones competentes, deberán garantizar la coherencia de su actuación con dicha condición, como medio para asegurar un servicio de calidad suficiente y homogénea para todos los ciudadanos».

**Cuarenta y cuatro.** De modificación del apartado b) del artículo 81, Principios, y adición de un nuevo apartado d) con el siguiente alcance:

**«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 concreta 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.

(...)

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».

**Cuarenta y cinco.** De modificación de los apartados 3.a) y 3.c) del artículo 84, Condiciones de prestación, que quedaría del siguiente tenor:

**«Artículo 84. Condiciones de prestación**

(...)

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

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 las 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, por el 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 a aplicar a los trayectos desde los distintos municipios hasta los aeropuertos, y desde estos a los diferentes municipios, pudiéndose zonificar a tal efecto su ámbito de aplicación en cada municipio, a petición de la corporación municipal, por iniciativa propia o previa solicitud de las asociaciones más representativas del sector del transporte en taxi en cada municipio afectado.

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

(...)

c) Las tarifas son obligatorias para los titulares de las licencias y autorizaciones, los conductores y los usuarios. 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 se lleve a bordo. Queda expresamente prohibido el cobro de suplementos que no estén previstos en la normativa vigente ni amparados por el título administrativo habilitante».

**Cuarenta y seis.** Se modifica el apartado 2 del artículo 85, Zonas de prestación conjunta, que queda redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 85. Zonas de prestación conjunta**

(...)

2. Reglamentariamente se establecerán las condiciones y requisitos necesarios para la creación y funcionamiento de dichas zonas».

**Cuarenta y siete.** Se modifican los apartados 1 y 4 del artículo 89, Documentos de control, con el siguiente alcance:

**«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. No obstante, reglamentariamente se podrá exonerar, excepcionalmente, el cumplimiento de aquel deber documental, 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 lengua oficial administrativamente aceptada por la legislación de procedimiento administrativo.

(...)

4. Las empresas que presten transporte público regular de viajeros deberán someterse 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 o autorizaciones de transporte público regular de viajeros de uso general deberán tratar a la actividad amparada por cada una de las mismas 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».

**Cuarenta y ocho.** Se modifica la letra a) del apartado 1 y se añade un apartado 4 al artículo 102, Responsabilidad, que queda con el siguiente alcance:

**«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 concesión o autorización administrativa o, en su caso, a comunicación de inicio de actividad, a la persona física o jurídica titular de la concesión o la autorización.

(...)

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 culpa».

**Cuarenta y nueve.** De modificación al artículo 104, Infracciones muy graves, con el siguiente alcance:

**«Artículo 104. Infracciones muy graves**

Se consideran infracciones muy graves:

1. La realización de transportes públicos o alguna de las actividades complementarias o auxiliares careciendo de la concesión, autorización o licencia que, en su caso, resulte preceptiva para ello. Igualmente, la realización de la actividad de arrendamiento sin conductor sin haber realizado la comunicación previa, así como su continuación en contra de la resolución de paralización ordenada por la Administración competente.

La prestación de servicios para los que se requiera conjuntamente alguna de las concesiones o autorizaciones especiales reguladas en esta ley y la autorización habilitante para el transporte discrecional de viajeros se considerará incluida en la infracción tipificada en este apartado, si se carece de cualquiera de ellas.

A los efectos de su correcta calificación, se consideran incluidos en el presente apartado los siguientes hechos:

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.

1.2 La realización de transporte público o de alguna de sus actividades auxiliares y complementarias careciendo de autorización por no haber realizado su visado reglamentario, salvo que dicha conducta deba calificarse como infracción leve de conformidad con lo dispuesto en el artículo 106.8.

1.3 La organización, establecimiento o realización de servicios regulares de transporte de viajeros sin ser titular del correspondiente contrato, concesión o autorización especial, ya sean propios o ajenos los medios con los que se presten y aun cuando se posea autorización de transporte discrecional.

1.4 La prestación material de servicios regulares de transporte de viajeros careciendo de contrato, concesión o autorización especial, aun cuando la correspondiente empresa no contrate con los usuarios y se limite a actuar bajo la dirección del organizador del transporte.

1.5 El transporte de personas o grupos distintos de aquellos a que específicamente se encuentra referida la correspondiente autorización durante la realización de un transporte a la demanda.

1.6 La realización, al amparo de autorizaciones de transporte privado complementario, de servicios que no cumplan alguna de las condiciones expresamente reguladas en el artículo 66 de esta ley.

1.7 La realización de servicios con cobro individual o con reiteración de itinerario o turísticos al exclusivo amparo de autorizaciones de transporte discrecional, fuera de los supuestos expresamente permitidos o incumpliendo las condiciones establecidas para ello.

1.8 La realización de transportes públicos sin llevar a bordo la documentación acreditativa que resulte asimismo necesaria para controlar la legalidad del transporte o los documentos digitales equivalentes.

1.9 La realización de transporte público careciendo de autorización, aun cuando se lleve a bordo del vehículo una autorización o licencia, o una copia de estas, que se encuentre caducada, revocada o que por cualquier otra causa hubiera perdido su validez o debiera haber sido devuelta a la Administración, en cumplimiento de normas legal o reglamentariamente establecidas.

1.10 La realización de transporte público al amparo de autorizaciones que únicamente habiliten para efectuar un tipo de transporte de características distintas del efectivamente realizado.

1.11 La prestación del servicio de transporte discrecional de viajeros sin una autorización o licencia de ámbito territorial suficiente que lo ampare, salvo los casos expresamente exceptuados, así como la utilización exclusiva de vehículos distintos a los adscritos al título habilitante, salvo los casos de colaboración entre transportistas previstos en la legislación vigente.

No se apreciará la infracción tipificada en el presente apartado cuando la misma concurra con las señaladas en los apartados 2 y 3 del presente artículo.

(...)

12. La realización de transporte público incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas en el artículo 107.1 de la presente ley, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

(...)

15. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

15.1 La falta de explotación del servicio por el propio adjudicatario o concesionario, salvo los supuestos de colaboración expresamente permitidos.

15.2 El incumplimiento de los tráficos, itinerarios, expediciones o puntos de parada establecidos, cuando no constituya abandono de la concesión en los términos señalados en el apartado 5 de este artículo.

15.3 Denegar la venta de billetes o el acceso al vehículo a quienes los hubieran adquirido, especialmente si se trata de una persona de movilidad reducida, salvo que se den circunstancias legal o reglamentariamente establecidas que lo justifiquen. Se considerará incluido en la anterior circunstancia impedir o dificultar el acceso o utilización de los servicios de transporte a personas discapacitadas, aun en el supuesto de que no exista obligación de que el vehículo se encuentre especialmente adaptado para ello, siempre que dichas personas aporten los medios que les resulten precisos para acceder y abandonar el vehículo e instalarse en una plaza ordinaria.

15.4 La realización del servicio transbordando injustificadamente a los usuarios durante el viaje.

15.5 El incumplimiento del régimen tarifario.

16. La realización de transportes públicos regulares de viajeros de uso especial cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias.

16.1 En los transportes de uso especial de escolares o de menores, la ausencia de una persona mayor de edad idónea, distinta del conductor, encargada del cuidado de los menores.

16.2 En los transportes de uso especial de escolares o de menores, la falta de plaza o asiento para cada escolar o menor, así como la inexistencia de plazas cercanas a las puertas de servicio que sean necesarias para personas de movilidad reducida.

16.3 La realización de transporte público regular de viajeros por carretera de uso especial incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas como esenciales en la correspondiente autorización, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

16.4 En los transportes de uso especial de escolares o de menores, la duración del trayecto superior a una hora, según lo establecido en la normativa estatal, siendo responsables el transportista y la entidad organizadora del transporte y/o centros de educación que hayan organizado las rutas.

(...)

27. La realización de servicios de arrendamiento con conductor, cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

27.1 Inicio del servicio y recogida de clientes sin que los clientes hayan efectuado la precontratación del servicio de acuerdo con lo establecido en la presente ley.

27.2 Inicio de un servicio en un ámbito territorial distinto al autorizado.

28. El incumplimiento de la obligación para las empresas y organismos con centros de trabajo de más de doscientos trabajadores de disponer de una oferta de servicio de transporte dirigida a dicha plantilla.

La responsabilidad corresponderá al titular de la empresa u organismo.

29. Alterar gravemente la seguridad de los usuarios o de la circulación en vehículos de transporte público o en sus estaciones, paradas o en otras infraestructuras de apoyo cuando la acción no constituya infracción penal y afecte el normal desarrollo del servicio o ponga en peligro la integridad de los pasajeros.

30. Impedir o dificultar gravemente el funcionamiento de un servicio de transporte público mediante el bloqueo intencionado de accesos a vehículos, el uso indebido de instalaciones, la creación de situaciones que retrasen o interfieran el servicio, las acciones que puedan implicar deterioro grave en los vehículos o estaciones de transporte por parte de los usuarios, especialmente cuando se incremente el riesgo para la seguridad de otros usuarios.

31. Arrojar desde el vehículo objetos que puedan ocasionar riesgo grave para las personas o los bienes.

La responsabilidad corresponderá a quien realice las acciones previstas en los apartados 29, 30 y 31».

**Cincuenta.** Se modifica el artículo 105, Infracciones graves, con el siguiente alcance:

**«Artículo 105. Infracciones graves**

Se consideran infracciones graves:

1. La realización de transporte público regular de viajeros por carretera cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) No disponer del número mínimo de vehículos o el incumplimiento por estos de las condiciones exigidas en el título concesional o en los pliegos del contrato.

b) No prestar los servicios suplementarios ofertados por el adjudicatario y recogidos en el título concesional o en los pliegos del contrato.

c) Incumplir la obligación de transporte gratuito del equipaje de los viajeros en los supuestos y hasta el límite en que resulte obligatorio.

d) Vender un número de plazas por vehículo superior al de las autorizadas en el título concesional o en los pliegos del contrato.

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

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.

(...)

5. La falta de anotación de alta en el Registro Canario de Operadores de Transporte por Carretera por parte de las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización.

(...)

15. La utilización por parte del arrendatario de vehículos industriales arrendados con o sin conductor sin llevar a bordo el contrato de arrendamiento o una copia del mismo en el formato previsto en la normativa vigente, o llevarlo sin cumplimentar, así como la falta de cuanta otra documentación resulte obligatoria para acreditar la correcta utilización del vehículo.

(...)

17. La contratación del transporte con transportistas o intermediarios que no se hallen debidamente autorizados. Igualmente, la oferta con publicidad y la contratación de servicios como transportista porteador sin estar previamente autorizado.

18. El arrendamiento de vehículos sin conductor, cuando concurran las siguientes circunstancias:

a) El incumplimiento por las empresas arrendadoras de vehículos sin conductor de la obligación de exigir la correspondiente licencia o autorización al arrendatario y de las condiciones exigibles para la realización de su actividad reglamentariamente previstas.

b) El incumplimiento por parte del arrendatario de la obligación de llevar a bordo el contrato de arrendamiento del vehículo o una copia del mismo en el formato previsto en la normativa vigente, o de no llevarlo correctamente cumplimentado, salvo que se acredite que el arrendador no proporcionó el contrato con esta obligación debidamente especificada.

19. El arrendamiento de vehículos con conductor sin llevar a bordo debidamente cumplimentado el contrato de arrendamiento o una copia del mismo en formato físico o digital accesible a los servicios de inspección, 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.

20. El incumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 107.1 de la presente ley, cuando no sean consideradas de carácter muy grave.

(...)

23. El arrendamiento de vehículos con conductor que circulen formando caravana, cuando concurran las siguientes circunstancias

- a) Carecer el arrendador de local u oficina con nombre o título registrado abierta al público.
- b) No disponer de garajes o instalaciones con capacidad suficiente para albergar la totalidad de los vehículos en la isla donde se pretenda ejercer la actividad.
- c) Realizar la actividad de arrendamiento sin disponer del número mínimo de vehículos exigidos por la normativa.
- d) Ejercer la actividad sin seguro de responsabilidad civil en los términos que exige la normativa aplicable.
- e) Carencia, falta de diligenciado o falta de datos esenciales del libro de reclamaciones, así como ocultación o falta de conservación del mismo y demora injustificada de la puesta en conocimiento o no comunicación a la Administración de las reclamaciones presentadas.
- f) Contratar individualmente por asiento o por vehículo.
- g) Carecer de asistencia debidamente acreditada en el primer vehículo.
- h) En caravana de más de cinco vehículos, no llevar en el último de ellos, como responsable, a una persona dependiente de la empresa arrendadora.
- i) Realizar rutas o recorridos con puntos diferentes de recogida y dejada de viajeros.

(...)

26. La realización de transporte privado complementario incumpliendo cualquiera de las condiciones señaladas como esenciales en la correspondiente autorización, cuando dicho incumplimiento no se encuentre expresamente tipificado de otra manera en esta ley.

27. El comportamiento por parte de los usuarios que implique peligro para la integridad física del personal de conducción o pueda considerarse molesto u ofensivo para estas o para el personal de las empresas transportistas o de las estaciones de transporte».

**Cincuenta y uno.** Se modifica el artículo 106, Infracciones leves, con el siguiente alcance:

**«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 como no esenciales en el título concesional, la autorización y los pliegos del contrato, 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 caravana en los siguientes supuestos:

21.1 Carecer de autorización preceptiva, siempre que la misma se hubiese solicitado y se acredite 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 la autorización, 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 Dejar o recoger viajeros en los lugares prohibidos del apartado 4 del artículo 79 *septies* de la presente ley».

**Cincuenta y dos.** Se modifican los subapartados e), f) y m) del artículo 107.1, Condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia, quedando redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 107. Condiciones esenciales de la concesión, autorización o licencia**

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

(...)

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.

(...)

f) La prestación de los servicios supplementarios ofertados por el adjudicatario de la concesión y recogidos en el título concesional.

(...)

m) En los transportes regulares de uso especial de escolares o de menores, 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».

**Cincuenta y tres.** 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-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 y 20 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, 11, 14, 16 y 27 del artículo 105.

f) Se sancionarán con multa de 801 a 1.000 euros las infracciones previstas en los apartados 2, 4, 24 y 26 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, 26 y 31 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 apartado i) cuando el responsable de las mismas ya hubiera sido sancionado, mediante resolución que haya puesto 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)».

**Cincuenta y cuatro.** 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 fueron expedidas 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 y la inhabilitación

para ser titular de concesión o autorización de transporte público regular de viajeros de nueva creación durante 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 alguna 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 y 8 del artículo 104, deberá ordenarse su inmediata inmovilización hasta que se supriman los motivos determinantes de la infracción, salvo que concurren 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 concurren 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 perturbación posible, será responsabilidad del transportista 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, y 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 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 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.

9. 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 causados.

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

**Cincuenta y cinco.** Se añade un artículo 109 bis, Infractores no residentes con el siguiente tenor:

**«Artículo 109 bis. Infractores no residentes**

En la imposición y la ejecución de sanciones por infracciones cometidas por personas que no acrediten su residencia en territorio español, serán de aplicación las reglas que se indican a continuación, junto con las que, en su caso, se establezcan reglamentariamente:

1. El vehículo utilizado en la prestación del transporte objeto de la denuncia quedará inmovilizado hasta que la empresa denunciada pague la sanción que corresponda, o bien deposite su importe o garantice su pago.

El depósito que, en su caso, realice el denunciado deberá constituirse en euros, en metálico o utilizando una tarjeta de crédito.

Cuando el denunciado no haga efectivo el depósito del importe de la sanción en el momento de la denuncia, se le permitirá que señale una persona o una entidad que constituya una caución suficiente del pago del importe total de la sanción propuesta en la denuncia, conforme a lo que reglamentariamente se determine.

2. Cuando en el curso de un expediente sancionador no se haya podido efectuar la notificación pese a intentarse, se remitirá al departamento ministerial competente en materia de transportes del país en que resida el infractor para que se le notifique. Con este trámite se entiende realizada la obligación de notificar.

3. Cuando las sanciones impuestas mediante resolución que ponga fin a la vía administrativa no sean satisfechas en el periodo voluntario, si el vehículo de que se trata hubiera quedado inmovilizado durante la tramitación del expediente, se podrá vender en pública subasta, en la forma que reglamentariamente se establezca. En este caso, el dinero obtenido queda afecto al pago del importe de la sanción, los gastos originados por la inmovilización, la subasta y la responsabilidad del transportista por la custodia del vehículo, su carga y sus pertenencias. El sobrante, si lo hubiere, quedará a disposición de la persona sancionada».

**Cincuenta y seis.** Se añade un artículo 109 *ter*, Inmovilización, con el siguiente tenor:

**«Artículo 109 ter. Inmovilización**

1. Serán objeto de inmovilización los vehículos que ejerzan la actividad sin la correspondiente licencia o autorización expedida por el organismo competente o la ejerzan fuera del ámbito territorial amparado por la licencia o la autorización.

2. Cuando con motivo de la actuación de los agentes de la autoridad se aprecien anomalías en un vehículo o en la documentación, se podrá ordenar la inmovilización del vehículo en la forma prevista en el artículo anterior e intervenir la documentación para revisarla o confrontarla, lo que se hará constar en el acta de revisión o en el boletín de denuncia. Una vez reparadas las anomalías o efectuadas las comprobaciones pertinentes, podrá levantarse la inmovilización del vehículo y devolver la documentación, salvo que resulte procedente la adopción de otro tipo de medidas correctoras o sancionadoras».

**Cincuenta y siete.** Se modifica el apartado 1 del artículo 110, Inhabilitación, que queda con el siguiente tenor:

**«Artículo 110. Inhabilitación**

1. La comisión en el espacio de un año de dos o más infracciones de las reseñadas en los apartados 1, 2, 3 y 4 del artículo 104 conllevará la inhabilitación del infractor durante un período de tres años para ser titular de cualquier clase de 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 el así inhabilitado tampoco podrá 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».

**Cincuenta y ocho.** Se modifica el apartado 6 del artículo 112, Procedimiento, con el siguiente alcance:

**«Artículo 112. Procedimiento**

(...)

6. En todos aquellos supuestos en que el interesado decida voluntariamente hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación del expediente sancionador, la cuantía pecuniaria de la sanción inicialmente propuesta se reducirá en un 30 por ciento.

El pago de la sanción pecuniaria con anterioridad a que se dicte la resolución sancionadora equivaldrá a la terminación del procedimiento, salvo en aquellos supuestos en que lleve aparejada una sanción accesoria de las previstas en el artículo 109 o la inhabilitación regulada en el artículo 110, en cuyo caso deberá continuarse el procedimiento sancionador hasta su terminación ordinaria. En el caso de que el procedimiento sancionador se dé por terminado de aquella manera, el interesado podrá interponer idénticos recursos a los que le hubieran correspondido en el supuesto de que el procedimiento hubiese terminado de forma ordinaria mediante resolución expresa».

**Cincuenta y nueve.** Se modifica el apartado c) 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».

## 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 del 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 ley.

### **Segunda. Ámbito de las autorizaciones de arrendamiento con conductor existentes a la entrada en vigor de esta ley**

Las autorizaciones de arrendamiento con conductor de empresas 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 esta 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, las autorizaciones pasarán a tener ámbito insular y ampararán la prestación de servicios en el territorio de la isla donde se hallen domiciliadas.

### **Tercera. Modificación del artículo 145 del Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de tasas y precios públicos de la Comunidad Autónoma de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/1994, de 29 de julio**

#### **«Artículo 145. Devengo**

La obligación del pago de la tasa nacerá en el momento que se presente la solicitud que motive el servicio o la actuación administrativa que constituye el hecho imponible, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente».

### **Cuarta. Modificación de la letra c) del apartado 3 de la disposición final novena de la Ley 5/2024, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma de Canarias para 2025**

**«(...)**

c) Que, tratándose de combustibles destinados a su utilización en buques y embarcaciones, estos no se encuentren registrados en la lista séptima del Registro de Matrícula de Buques; o, tratándose de buques de bandera extranjera, no tengan la naturaleza de los buques y embarcaciones que deben registrarse en la citada lista séptima».

### **Quinta. Denominación de guagua**

Se entenderá como guagua lo que el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, define como autobús.

## 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 a que se refiere el artículo 7.1.e) de la ley y, en todo caso, durante el plazo máximo de dos años contado a partir de la entrada en vigor de esta 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 esta ley, como a las que, solicitadas antes de su entrada en vigor, estén en cualquier fase del procedimiento administrativo o pendientes de resolución de recurso.

3. En relación con las autorizaciones de taxi, esta suspensión afecta a las que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de la presente ley, salvo que, con anterioridad a la entrada en vigor del *Decreto ley 6/2024, de 31 de julio, de modificación urgente de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*, se hubieran iniciado formalmente los trámites para incrementar el número de licencias en el territorio correspondiente, en cuyo caso podrán otorgarse las autorizaciones que se deriven de dichos trámites.

### **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 esta 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*, 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.

### **Cuarta. Aplicación de los criterios de mejora de la calidad del aire, reducción de emisiones, gestión del transporte y del espacio público**

Los criterios de mejora de la calidad del aire, reducción de emisiones, gestión del transporte, del tráfico y del espacio público previstos en esta norma resultan de aplicación a todas las solicitudes pendientes de otorgamiento a la entrada en vigor del Decreto ley 6/2024, de 31 de julio, y de la presente ley.

## **DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

### **Única. Derogación normativa**

Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan a la presente ley, y en particular, el Decreto ley 6/2024, de 31 de julio, de modificación urgente de la *Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias*.

## **DISPOSICIÓN FINAL**

### **Única. Entrada en vigor**

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

En la sede del Parlamento, a 23 de julio de 2025. EL SECRETARIO PRIMERO, Mario Cabrera González. V.<sup>o</sup> B.<sup>º</sup> DE LA PRESIDENTA, Astrid María Pérez Batista.



