

Anexo II (b)

PROYECTO DE DECRETO-LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 2/2003, DE 12 DE MAYO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS Y METROPOLITANOS DE VIAJEROS EN ANDALUCÍA EN MATERIA DE AUTORIZACIONES DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR.

RELACIÓN DE DOCUMENTOS (Orden cronológico):

Nº de orden	Denominación del documento	Accesibilidad	Criterio o criterios que da lugar al carácter reservado ¹
1º	MEMORIA JUSTIFICATIVA	Parcialmente accesible	2
2º	ORDEN DE INICIO	Parcialmente accesible	2

En virtud de lo establecido en el Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y dando cumplimiento a las Instrucciones de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información en cumplimiento de lo establecido en el citado Acuerdo, se emite la presente propuesta sobre la aplicación de los límites de acceso de los documentos que integran el expediente relativo al asunto indicado.

Mario Muñoz-Atanet Sánchez
EL VICECONSEJERO

¹ Punto Quinto del Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, Criterios:

1.- Intimidad de las personas, **2.-** Protección de datos de carácter personal, **3.-** Seguridad pública, **4.-** Funciones administrativas de vigilancia, inspección y control, **5.-** Secreto industrial y comercial, **6.-** Protección del interés general y de los derechos e intereses legítimos de terceros, **7.-** Otros.



Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ	12/06/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/1	

ORDEN DE INICIO: PROCEDIMIENTO DE APROBACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO-LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 2/2003, DE 12 DE MAYO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES URBANOS Y METROPOLITANOS DE VIAJEROS EN ANDALUCÍA EN MATERIA DE AUTORIZACIONES DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR

De conformidad con lo establecido en el artículo 21 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que regula las atribuciones que corresponden a las personas titulares de las Consejerías como integrantes del Consejo de Gobierno, entre las que se encuentran, entre otras, la de formular propuestas sobre asuntos que afecten a sus Consejerías cuya decisión corresponda al Consejo de Gobierno, y vista la memoria justificativa suscrita por el Director General de Movilidad y Transportes, así como la propuesta de texto articulado del proyecto de Decreto-ley por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor,

SE ACUERDA:

Iniciar la tramitación del de proyecto de Decreto-ley por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

En Sevilla, a la fecha de la firma electrónica.

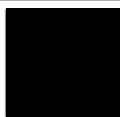
LA CONSEJERA

P.D. Orden de 10 de noviembre de 2021,
(BOJA nº219, de 15 de noviembre de 2021)

EL VICECONSEJERO

Fdo-e.: Mario Muñoz-Atanet Sánchez



Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ	05/06/2025	
VERIFICACIÓN		PÁG. 1/1	

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE DECRETO LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 2/2003, DE 12 DE MAYO, DE TRANSPORTES URBANOS Y METROPOLITANOS DE VIAJEROS EN ANDALUCÍA.

El artículo 110 del Estatuto de Autonomía para Andalucía determina que en caso de extraordinaria y urgente necesidad el Consejo de Gobierno podrá dictar medidas legislativas provisionales en forma de decretos-leyes, que no podrán afectar a los derechos establecidos en este Estatuto, al régimen electoral, ni a las instituciones de la Junta de Andalucía. No podrán aprobarse por decreto-ley los presupuestos de Andalucía. Igualmente, el artículo 27.3 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad atribuye al Consejo de Gobierno la aprobación de decretos leyes.

Por otra parte, en las Instrucciones de 22 de enero de 2015, de la Comisión General de Viceconsejeros y Viceconsejeras, de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información por las distintas consejerías, en cumplimiento de lo establecido en el acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, se establece que el procedimiento por el que se apruebe un decreto ley irá acompañado de una memoria justificativa y económica.

En cumplimiento de esta previsión, se elabora la presente memoria justificativa, que recoge la necesidad y oportunidad de promulgación de la norma, la justificación de la urgente y extraordinaria necesidad de su aprobación, su estructura y contenido, así como su impacto presupuestario.

1. Necesidad y oportunidad del proyecto.

El artículo 64.1.3º del Estatuto de Autonomía para Andalucía determina que corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario discorra íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

En ejercicio de esta competencia se aprobó la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, que fue modificada mediante el Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, con la finalidad de establecer un marco común para la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en Andalucía, tras las nuevas exigencias introducidas por el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT), en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, postponiendo a un desarrollo reglamentario posterior la regulación de determinados aspectos y condiciones para la prestación de esta actividad.



Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ	PÁG. 1/12	



El otorgamiento de autorizaciones venía limitado por la proporción 1/30 con las licencias de taxi. Es decir, otorgar una licencia por cada 30 de taxis existentes, fijado en el artículo 48.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio.

El mismo criterio adopta la Ley 2/2003, de 12 de mayo, en el artículo 18 bis. apartado cuarto, que se pretende modificar con el presente decreto ley.

“En todo caso, no procederá el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor para desarrollar servicios interurbanos y urbanos en tanto la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y el de las de transporte de viajeros en vehículos taxis sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas, a fin de garantizar el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte”.

No obstante, la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de fecha 8 de junio de 2023, entiende no aplicable este criterio de manera automática, en relación con el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea:

“El artículo 49 TFUE se opone a una normativa, aplicable en una conurbación, que establece una limitación del número de licencias de servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor a una por cada treinta licencias de servicios de taxi otorgadas para dicha conurbación, cuando no se haya acreditado ni que esa medida sea apropiada para garantizar, de forma congruente y sistemática, la consecución de los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de tal conurbación, así como de protección de su medio ambiente, ni que la citada medida no va más allá de lo necesario para alcanzar esos objetivos.”

Con el objeto de adaptar el ordenamiento jurídico español a dicho pronunciamiento jurisprudencial, el régimen jurídico de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor se ha visto nuevamente modificado por 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.

La Exposición de Motivos del citado real decreto ley estatal señala:

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 2/12	



“El título IV del libro tercero de este Real Decreto-ley adapta el régimen jurídico de los servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC) a la sentencia de 8 de junio de 2023 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, modificando en parte la LOTT.

(...) se establecen nuevos requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor con objeto de garantizar la protección de la mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones de CO₂, y permitiendo que las comunidades autónomas establezcan otros con el fin de hacer frente a la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público en su ámbito territorial.

Es evidente que un crecimiento exponencial del número de autorizaciones para prestar estos servicios de transporte (y, por tanto, de vehículos) en un determinado ámbito impacta potencialmente en el medio ambiente, la congestión, la seguridad y la gestión del espacio público, por lo que las Administraciones con capacidad para detectar y modular esos impactos deben ostentar las herramientas adecuadas para conseguirlo.”

La justificación de la extraordinaria y urgente necesidad se explicita, asimismo, en la propia Exposición de Motivos del citado real decreto ley:

“Por lo que se refiere a la modificación del régimen jurídico de los servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC), desde la aprobación del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, han recaído distintas resoluciones judiciales en diferentes instancias, como el reciente fallo del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, de 8 de junio de 2023, en el asunto C-50/21, «Prestige and Limousine», que han perfilado los límites que condicionan la intervención de las Administraciones involucradas en la ordenación del mercado de servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor para conseguir los objetivos de política pública perseguidos.

En relación a este fallo el Tribunal de Justicia de la Unión Europea plantea que la exigencia de una autorización específica adicional y la limitación del número de licencias constituyen, ambas, restricciones al ejercicio de la libertad de establecimiento, y concluye que los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de una conurbación, así como de protección del medio ambiente, pueden constituir razones imperiosas de interés general que justifiquen estas medidas. Por lo tanto, el fallo obliga de forma urgente a modificar la norma nacional por la necesidad de aportar seguridad jurídica a un mercado marcado por la inestabilidad en cuanto a las reglas vigentes, que tensiona enormemente a las Administraciones y empresas involucradas, debido al riesgo de que aumente el número de autorizaciones de esta actividad, pudiendo afectar a la efectividad de las políticas autonómicas y locales de movilidad sostenible.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 3/12	



Por ello, se considera urgente reforzar en la regulación vigente las razones de imperioso interés general que justifican el establecer limitaciones en la concesión de estas autorizaciones. Y es que esta necesidad de aportar seguridad jurídica a un mercado marcado por la inestabilidad en cuanto a las reglas vigentes, que tensiona enormemente a las Administraciones y empresas involucradas y que exige una adecuada protección de los intereses de la ciudadanía, justifican la adopción de una modificación urgente de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, así como la declaración expresa del transporte en taxi como un servicio de interés público y la previsión del marco de actuación de los entes locales sobre los transportes públicos en vehículos de turismo en su ámbito territorial.”

El legislador estatal considera como razones de imperioso interés general que justifican el establecimiento de limitaciones en la concesión de estas autorizaciones los objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público de una conurbación, así como de protección del medio ambiente, a la hora de justificar la adopción de una modificación urgente de la Ley 16/1987, de 30 de julio.

Sin embargo, en dicha modificación (artículo 99.5) se limita a establecer requisitos concretos únicamente con el objeto de garantizar la protección de la mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones de CO2. Respecto del resto de razones de imperioso interés general, deberán ser reguladas por las comunidades autónomas en que pretenda domiciliarse la autorización.

Atendiendo a la Sentencia del Tribunal Supremo 525/2024, de 1 de abril, las actividades prestadas por el servicio de taxi y el servicio de transporte con conductor (en adelante VTC) son de distinta naturaleza jurídica. El servicio prestado por el sector del taxi es un servicio público impropio, mientras que el servicio que desarrollan los VTC responde a una actividad empresarial sujeta a autorización administrativa -artículos 181 y 182 del Reglamento de Ordenación del Transporte Terrestre.

Con base en la habilitación estatal y, tras un periodo de consultas con todos los sectores involucrados, la Comunidad Autónoma de Andalucía inició en el año 2024 la tramitación del Proyecto de Decreto por el que se desarrolla la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. A este respecto, se ha cumplimentado ya la fase de información pública y audiencia, y se ha recibido buena parte de los informes preceptivos. Se estima, no obstante, un plazo de unos cinco o seis meses hasta la completa tramitación y publicación en BOJA de dicha norma.

De esta forma, hasta tanto la Comunidad Autónoma no haya establecido estos requisitos como derecho positivo, solo rige el relativo al cumplimiento de criterios medioambientales sobre mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones de CO2, que no se aplica en los supuestos en los que el vehículo sea eléctrico cero emisiones de batería (BEV), de célula de combustible (FCEV) o de combustión de hidrógeno (HICEV).

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 4/12	



En el momento de la aprobación del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, el número de autorizaciones se podía modular exclusivamente con el criterio medioambiental. Sin embargo, un cambio brusco en las dinámicas de mercado, con la proliferación exponencial de vehículos eléctricos, exceptuados del cumplimiento de dicho criterio, convierte en necesario y urgente el establecimiento de otros criterios para la concesión de este tipo de autorizaciones.

Respecto de la situación de las solicitudes de vehículos eléctricos en nuestra comunidad autónoma, desde la entrada en vigor del Real Decreto ley estatal hasta el 31 de diciembre de 2024 se habían presentado 23 en toda Andalucía. Frente a esto, desde el 1 de enero al 28 de febrero de 2025 se presentaron 257 solicitudes; y desde el 1 de marzo hasta mitad de abril de 2025, el número se ha elevado hasta 1116, frente a las 3713 autorizaciones de VTC vigentes en Andalucía.

Hay que recordar que, atendiendo al artículo 48 LOTT, el otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tiene carácter reglado, por lo que solo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello.

La proliferación de vehículos exceptuados del cumplimiento de criterios medioambientales, tan positiva en otros ámbitos, podría implicar, con el marco legal actual de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, un crecimiento exponencial y, sobre todo, descontrolado, del número de autorizaciones para prestar estos servicios de transporte. Es necesario y urgente establecer, por tanto, otros criterios que permitan regular las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Como ya se ha indicado más arriba y señala la Exposición de Motivos del propio real decreto ley estatal, es evidente que un crecimiento exponencial del número de autorizaciones para prestar estos servicios de transporte (y, por tanto, de vehículos) en un determinado ámbito impacta potencialmente en el medio ambiente, la congestión, la seguridad y la gestión del espacio público, por lo que las Administraciones con capacidad para detectar y modular esos impactos deben ostentar las herramientas adecuadas para conseguirlo.

En este sentido, se ha incluido, asimismo, una disposición transitoria por la que se suspende el otorgamiento de autorizaciones ordinarias de arrendamiento de vehículos con conductor hasta la elaboración, en el plazo máximo de dos meses, del informe a que se refiere el artículo 18.bis.4 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo. La suspensión afecta a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de este decreto-ley, así como las pendientes de otorgamiento a la entrada en vigor de este decreto-ley que estén en cualquier fase del procedimiento, incluida la de recurso administrativo.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 5/12	



Esta solución es similar a la adoptada por las Islas Baleares en la Ley 1/2024, de 16 de febrero, de mejora de la regulación de los servicios de transporte con vehículos de hasta nueve plazas en las Illes Balears, prorrogada posteriormente mediante Decreto-ley 2/2025, de 21 de febrero, de suspensión de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y de licencias de autotaxi.

2. Extraordinaria y urgente necesidad del texto.

En las medidas que se adoptan en el presente decreto ley concurren las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad previstas en el artículo 110.1 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, considerando, además, que los objetivos que con su aprobación se pretende alcanzar no pueden conseguirse a través de la tramitación de una ley u otra disposición normativa por el procedimiento de urgencia, y sin que este decreto ley constituya un supuesto de uso abusivo o arbitrario.

Por “extraordinaria” han de entenderse todas aquellas situaciones fuera de lo común, de imposible o muy difícil previsión y, por tanto, graves (por todas STC de 28 de marzo de 2007, Rec. nº 4781/2002). La situación es extraordinaria, por cuanto el número de solicitudes ha pasado de las 23 presentadas en el año 2024, a las 1373 presentadas hasta mediados de abril de 2025, para un total de autorizaciones actuales de 3713. Con esta progresión, las autorizaciones se duplicarían en un plazo de seis meses.

De los datos anteriores se desprende que esta situación de hecho no podía preverse en el momento de aprobación del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, ni tampoco más adelante, cuando se acordó el inicio de la tramitación del Proyecto de Decreto por el que se desarrolla la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

A estos efectos, la STC de 13 de enero de 2012, Recurso nº 71/2001, señala lo siguiente:

“Igualmente, este Tribunal ha señalado que la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad e, incluso, de que tenga su origen en la previa inactividad del propio Gobierno siempre que concurra efectivamente la excepcionalidad de la situación, pues <<lo que aquí debe importar no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurren>> (STC 11/2002, de 17 de enero, FJ6; y 68/2007, de 28 de marzo, FJ 8)”.

Respecto al concepto de lo “urgente”, equivale a que no puede demorarse con una tramitación legislativa parlamentaria, sino que la respuesta ha de ser inmediata en consonancia con los perniciosos efectos que se han producido o que pueden llegar a producirse. Ello incide en el hecho de que la

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 6/12	



efectividad de las medidas previstas en un decreto ley no puede posponerse durante el tiempo necesario para permitir su tramitación por el procedimiento legislativo sin hacer quebrar la efectividad de la acción requerida, pues la utilización por el Gobierno de su potestad legislativa extraordinaria debe circunscribirse a situaciones de fuerza mayor o de emergencia, concurriendo las notas de excepcionalidad, gravedad, relevancia e imprevisibilidad que determinen la necesidad de una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de las leyes, bien sea por el procedimiento ordinario o por el de urgencia (SSTC de 28 de marzo de 2007, Rec. nº 4781/2002, y de 14 de septiembre de 2011, Rec. nº 5023/2000).

En el presente caso, atendiendo a los datos anteriores, nos encontramos ante una situación urgente, que no puede esperar a una tramitación legislativa o reglamentaria, ni ordinaria ni urgente, y que exige una respuesta inmediata, en consonancia con los perniciosos efectos que se han producido o que pueden llegar a producirse.

En consecuencia, las medidas previstas en el presente decreto ley no pueden posponerse durante el tiempo necesario para permitir su tramitación por el procedimiento legislativo sin hacer quebrar la efectividad de la acción requerida.

En este sentido, una de las más importantes elaboraciones jurisprudenciales versa sobre las denominadas “coyunturas económicas problemáticas”, en las que se engloban supuestos que tienen una importante relevancia dentro del ámbito económico en un momento determinado, con relación a las cuales deben adoptarse unas medidas perentorias e inmediatas para salvaguardar los intereses generales, es decir, el presupuesto de la extraordinaria y urgente necesidad extrapolado a la materia económica, que sin duda constituye uno de los más relevantes bastiones del contenido de los decretos-leyes.

Sobre las “coyunturas económicas problemáticas” podemos destacar la doctrina contenida en la STC 61/2018, de 7 de junio, que señala lo siguiente:

“Generalmente, se ha venido admitiendo el uso del decreto-ley en situaciones que se han calificado como “coyunturas económicas problemáticas”, para cuyo tratamiento representa un instrumento constitucionalmente lícito, en tanto que pertinente y adecuado para la consecución del fin que justifica la legislación de urgencia, que no es otro que subvenir a <<situaciones concretas de los objetivos gubernamentales que por razones difíciles de prever requieran una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes>>”.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 7/12	



De los datos anteriores se deriva que, de no adoptarse las medidas previstas en el presente decreto ley de manera inmediata, se puede producir un quebrantamiento del equilibrio económico entre los taxis y las VTC que repercuta, o que incluso imposibilite, la consecución de los objetivos de buena gestión del transporte y de protección del medio ambiente.

A estos efectos, cabe citar la sentencia del Tribunal Constitucional de 12 de junio de 2014, a cuyo tenor:

“A la vista de los motivos señalados en el fundamento jurídico anterior en lo que respecta a la existencia de presupuesto habilitante, esto es, sobre si concurre la necesaria extraordinaria y urgente necesidad para adoptar las medidas impugnadas mediante real decreto-ley, puede concluirse que la situación de urgencia aparece expresamente justificada en el preámbulo del Real Decreto-ley EDL 2010/258556 así como en el debate parlamentario de convalidación del mismo. (...)”

El Gobierno, por consiguiente, haciendo uso de sus competencias en materia de política económica, adoptó una medida, dentro del ámbito de la política energética, que limitó la retribución de las empresas acogidas al régimen especial orientándose en criterios de interés general. (...)”

Ciertamente no es competencia del Tribunal Constitucional pronunciarse sobre la mayor o menor oportunidad técnica o acierto de las medidas concretas que en el mismo se establecen, sino que se trata de una cuestión que forma parte de la política económica competencia del Gobierno. Tampoco le corresponde al Tribunal Constitucional determinar en qué medida el régimen especial primado pueda repercutir sobre el déficit tarifario, sino que basta con constatar que al menos una parte del mencionado déficit se genera por la existencia de un sistema de primas, y que la fórmula adoptada de establecer límites dentro del sistema retributivo, en este caso mediante la fijación de un número máximo de horas con derecho a prima en función de las zonas climáticas, es una medida apta para repercutir sobre el objetivo de reducción de dicho déficit de tarifa.”

Por lo que se refiere a la necesaria conciliación entre la situación de extraordinaria y urgente necesidad y las medidas contenidas en el decreto ley para hacer frente a ella, debe existir una relación directa entre ambas, pues de lo contrario quedaría vacío de contenido aquel requisito, de manera que todas y cada una de las medidas adoptadas deben responder indisolublemente a la situación de extraordinaria y urgente necesidad, guardando una relación directa con la misma.

De conformidad con lo anterior, el presente decreto ley pretende dar respuesta a la habilitación legal contenida en el Real Decreto ley estatal, incluyendo, junto a los criterios relativos a los niveles de contaminación del aire previstos en la normativa estatal para el otorgamiento de autorizaciones VTC, otros parámetros determinantes para la concesión de este tipo de autorizaciones en la comunidad autónoma de Andalucía, en aras a garantizar la protección del medio ambiente y la buena gestión del

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 8/12	



transporte, identificando un coeficiente de equilibrio entre la oferta y la demanda de servicios de transporte en vehículos de turismo que haga viable la sostenibilidad del sistema.

Dichos parámetros serán establecidos en un estudio técnico sobre la gestión de la oferta del transporte en vehículos taxi y VTC en Andalucía para mejorar la planificación y regulación de estos servicios. Este estudio proporcionará criterios objetivos para el otorgamiento de autorizaciones, conforme al régimen jurídico establecido en la legislación estatal y autonómica.

Este estudio proporcionará una visión detallada de la demanda y uso de esta modalidad de transporte, complementando la información necesaria para la toma de decisiones en el ámbito regulatorio. El objetivo del proyecto es comprender mejor estos servicios en el contexto de la movilidad global de Andalucía, facilitando una planificación y regulación más efectiva y ajustada a las necesidades de la población.

Por ello, el conocimiento de la movilidad de la población, tanto a nivel general como, en particular, utilizando este tipo de modalidad de transporte, es fundamental para la evaluación de cualquier medida regulatoria y de planificación de la oferta que desee realizarse y, por tanto, para establecer criterios técnicos y objetivos para el otorgamiento de autorizaciones.

El perfil socioeconómico de los viajeros, el origen y destino de sus viajes, el propósito de los mismos, el modo de transporte y la ruta escogida son información esencial para las Administraciones Públicas competentes en materia de transporte, así como para las empresas operadoras y concesionarias de infraestructuras de transporte.

En este contexto se plantean los siguientes objetivos específicos:

- Analizar la movilidad de Andalucía, proporcionando información sobre la demanda total de la movilidad en la región.
- Analizar la demanda potencial en servicios de vehículos con conductor y de la demanda capturada por dichos servicios.
- Establecer criterios para determinar si el número de autorizaciones y licencias para vehículos de transporte a demanda es adecuado.

Estos objetivos se materializarán en un estudio técnico que refleje dicho análisis.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ	PÁG. 9/12	



En este mismo sentido, podemos traer a colación la Ley 11/2023, de 12 de abril, por la que se modifica la Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid. En este supuesto, la Comunidad Autónoma de Madrid optó por una disposición legal para, de manera similar a lo que se pretende mediante el presente decreto ley, establecer límites a la obtención de licencias VTC alcanzando, con esta norma, el resultado perseguido.

En términos similares a los expuestos en el Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, se trata de abordar, mediante este decreto ley, el carácter reglado de la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor sujeta a autorización domiciliada en Andalucía, de conformidad con la habilitación contenida en el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, dado el vacío normativo existente en estos momentos en nuestra comunidad respecto de los vehículos eléctricos cero emisiones de batería (BEV), de célula de combustible (FCEV) o de combustión de hidrógeno (HICEV).

A estos efectos, y respecto del anterior decreto ley andaluz, el Tribunal Constitucional, en su reciente sentencia de 10 de septiembre de 2024, señala que *“En suma, el tribunal aprecia que las circunstancias reflejadas en la exposición de motivos del decreto ley impugnado y puestas de manifiesto durante la fase de convalidación reflejan, más allá de una mera conveniencia política, una situación de hecho que permite concluir, en el ámbito del control externo que compete realizar a este tribunal, que existen razones suficientes para apreciar la existencia de una situación de extraordinaria y urgente necesidad.”*

En este sentido, estas medidas que se adoptan no podrían abordarse mediante tramitación ordinaria o parlamentaria de urgencia, teniendo en cuenta las materias a las que afectan. La inmediatez de la entrada en vigor de este decreto ley resulta también oportuna, puesto que otra alternativa requeriría de un plazo muy superior en el tiempo.

Por último, este decreto ley cumple con los límites fijados por las competencias autonómicas para acometer una regulación legal en esta materia. Cuando concurre, como en este caso, una situación de extraordinaria y urgente necesidad, todos los poderes públicos que tengan asignadas facultades de legislación provisional y competencias sustantivas en el ámbito material en que incide tal situación de necesidad pueden reaccionar normativamente para atender dicha situación, siempre, claro está, que lo hagan dentro de su espectro competencial.

3. Estructura y contenido de la norma.

El objeto de este decreto ley es abordar el carácter reglado de la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor sujeta a autorización domiciliada en Andalucía, de conformidad con la habilitación contenida en el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, dado el vacío normativo existente

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ		
VERIFICACIÓN		PÁG. 10/12	



en estos momentos en nuestra comunidad respecto de los vehículos eléctricos cero emisiones de batería (BEV), de célula de combustible (FCEV) o de combustión de hidrógeno (HICEV).

Este decreto ley, por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, contiene un artículo único que modifica, a su vez, el artículo 18.bis, e incorpora una disposición transitoria y una disposición final.

La modificación del artículo 18.bis incluye, junto a los criterios relativos a los niveles de contaminación del aire previstos en la normativa estatal para el otorgamiento de autorizaciones VTC, otros parámetros determinantes para la concesión de este tipo de autorizaciones en la comunidad autónoma de Andalucía, en aras a garantizar la protección del medio ambiente y la buena gestión del transporte, identificando un coeficiente de equilibrio entre la oferta y la demanda de servicios de transporte en vehículos de turismo que haga viable la sostenibilidad del sistema.

Por su parte, la disposición transitoria suspende el otorgamiento de autorizaciones ordinarias de arrendamiento de vehículos con conductor hasta la elaboración, en el plazo máximo de dos meses, del informe a que se refiere el artículo 18.bis.4 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo.

La disposición final se refiere a la fecha de entrada en vigor de la norma.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ	PÁG. 11/12	



4. Impacto presupuestario

La aprobación y consiguiente aplicación del presente proyecto de decreto ley no presenta repercusión y coste económico alguno, ni supone financiación de nuevos servicios; en consecuencia, la evaluación de la incidencia económica-financiera de la misma tiene como resultado un valor económico igual a cero.

En Sevilla,
El Subdirector de Transporte Público de Andalucía
Fdo.: Manuel Evaristo Moreno Pérez de la Cruz.

Vº.Bº
El Director General de Movilidad y Transportes
Fdo.: José Miguel Casasola Boyero.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO	05/06/2025	
VERIFICACIÓN	MANUEL EVARISTO MORENO PEREZ DE LA CRUZ	PÁG. 12/12	