



EXTRACTO DE DOCUMENTOS CONTENIDOS EN EL EXPEDIENTE, RELATIVO A:

CONSEJO DE GOBIERNO: SESIÓN DE 12/06/2025

CONSEJERÍA DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS

PUNTO DEL ORDEN DEL DÍA: 20

ASUNTO: **Proyecto de Decreto-Ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.**

Orden	Nombre del documento	Tipo de acceso (total/parcial/ reservado)	Motivación del acceso parcial o reservado
1	Certificado acuerdo Consejo Gobierno	total	
2	Propuesta al Consejo de Gobierno y texto Decreto-Ley	total	
3	Informes Servicio jurídico Secretaría Gal	parcial	Normativa protección datos personales
4	Propuesta Dirección General de Movilidad y Transportes	total	
5	Memoria análisis impacto normativo	total	

La Técnica Consultora
(fecha y firma electrónica al margen)

M^a Pilar Fernández Quiles



**DON MARCOS ORTUÑO SOTO, SECRETARIO DEL CONSEJO DE
GOBIERNO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA.**

CERTIFICO: Que, según resulta del borrador del acta de la sesión celebrada el día doce de junio de dos mil veinticinco, a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, el Consejo de Gobierno acuerda:

PRIMERO. - Aprobar el Decreto-ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

SEGUNDO. - Acordar su inmediata publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y su remisión a la Asamblea Regional a efectos de su convalidación, en su caso, en virtud de lo dispuesto en el artículo 30.3 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, de Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia.

Y para que conste y a los procedentes efectos, expido, firmo y sello la presente en Murcia a la fecha de la firma electrónica recogida al margen.



AL CONSEJO DE GOBIERNO

El artículo 10 del Estatuto de Autonomía atribuye a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que discurra íntegramente dentro de su ámbito territorial, para cuyo ejercicio le corresponde la potestad legislativa, la potestad reglamentaria y la función ejecutiva.

El Real Decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, modifica el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, de forma que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) de ámbito nacional pasa a habilitar, exclusivamente, para realizar transporte interurbano de viajeros, produciéndose un vacío normativo en lo que respecta a los servicios de carácter urbano, que pueden ser objeto de regulación por parte de las Comunidades Autónomas.

Esta importante modificación de la normativa reguladora de las VTC, hace que sea preciso y urgente solventar con la máxima celeridad el vacío legal existente para la prestación del servicio en el ámbito urbano y, por tanto, la incertidumbre y falta de seguridad jurídica generada en los titulares de autorizaciones VTC y en las personas consumidoras y usuarias en la Región de Murcia. Lo contrario tendría un notable impacto en términos económicos y de empleo, restringiéndose inadecuadamente la oferta de medios de transporte a toda la ciudadanía en el ámbito urbano. Es evidente la necesidad de fijar un marco estable que garantice el derecho de los usuarios a utilizar este modo de transporte en condiciones óptimas, como de las empresas de transporte de desarrollar su actividad en condiciones de competencia efectiva.

Por tanto, la urgencia de la regulación contenida en este decreto ley se fundamenta, en la necesidad de que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia disponga de un nuevo instrumento normativo que permita, en esta ocasión, proyectar de forma adecuada e inmediata las competencias de la administración autonómica y de las administraciones locales en materia de transporte de viajeros sobre la actividad de alquiler de vehículos con conductor.

Esta necesidad extraordinaria y urgente responde a la identificación concreta de la situación fáctica que se ha expuesto y que se deriva de la acción legislativa impulsada por la Administración General del Estado por medio del Real Decreto ley 13/2018, lo cual requiere, ante el vacío normativo existente derivado de la falta de regulación integral en nuestra Comunidad Autónoma de la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, de una intervención normativa por parte del poder ejecutivo para hacer frente a los objetivos de gobernabilidad.

Los objetivos de gobernabilidad que convergen en este tema requieren de este tratamiento normativo: se trata de articular, en el contexto competencial propio y el de la habilitación normativa operada por el Real Decreto ley 13/2018, las modificaciones legislativas necesarias para reaccionar ante el nuevo escenario de regulación del arrendamiento de vehículos con conductor.

Por ello, con el objeto de solucionar a la mayor brevedad posible esta laguna legal existente en nuestra Comunidad Autónoma, es necesario modificar la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de



turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, añadiendo un título que regule la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en nuestro ámbito territorial, especialmente cuando presten servicios de naturaleza urbana.

Por otra parte, 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 (Asunto C-50/21) 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).

Consecuencia de ello fue la promulgación del 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, cuyo Título IV del Libro tercero adapta el régimen jurídico de los servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC) a la mencionada sentencia, de 8 de junio de 2023, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Así, a través del citado Real Decreto ley 5/2023 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 habilita a las comunidades autónomas para que establezcan otros, con el fin de hacer frente a la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público en su ámbito territorial. También se recoge la posibilidad de que las entidades locales, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, ordenen la prestación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo, lo que incluye los servicios de arrendamiento con conductor.

El artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia prevé que el Gobierno pueda dictar disposiciones legislativas provisionales en forma de decreto-ley en caso de extraordinaria y urgente necesidad.

Por consiguiente, de acuerdo con lo dispuesto en el citado artículo 30.3 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, y en virtud de las atribuciones conferidas por el artículo 16.2.c) de la Ley 7/2004, de 28 de diciembre, de Organización y Régimen Jurídico de la administración pública de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se eleva al Consejo de Gobierno la siguiente propuesta a fin de que, si lo estima conveniente, adopte el siguiente

ACUERDO

PRIMERO.- Aprobar el Decreto-ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por



medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que se acompaña a esta propuesta.

SEGUNDO.- Acordar su inmediata publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia y su remisión a la Asamblea Regional a efectos de su convalidación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 30.3 de la Ley Orgánica 4/1982, de 9 de junio, de Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia.

Murcia, (fecha y firma en el lateral)

EL CONSEJERO DE FOMENTO E INFRAESTRUCTURAS
Jorge García Montoro



PROYECTO DE DECRETO LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 10/2014, DE 27 DE NOVIEMBRE, REGULADORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS DE TURISMO POR MEDIO DE TAXI DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

El artículo 10 del Estatuto de Autonomía atribuye a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que discurra íntegramente dentro de su ámbito territorial, para cuyo ejercicio le corresponde la potestad legislativa, la potestad reglamentaria y la función ejecutiva.

El Real Decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, modifica el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, de forma que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) de ámbito nacional pasa a habilitar, exclusivamente, para realizar transporte interurbano de viajeros, produciéndose un vacío normativo en lo que respecta a los servicios de carácter urbano, que pueden ser objeto de regulación por parte de las Comunidades Autónomas.

Esta importante modificación de la normativa reguladora de las VTC, hace que sea preciso y urgente solventar con la máxima celeridad el vacío legal existente para la prestación del servicio en el ámbito urbano y, por tanto, la incertidumbre y falta de seguridad jurídica generada en los titulares de autorizaciones VTC y en las personas consumidoras y usuarias en la Región de Murcia. Lo contrario tendría un notable impacto en términos económicos y de empleo, restringiéndose inadecuadamente la oferta de medios de transporte a toda la ciudadanía en el ámbito urbano. Es evidente la necesidad de fijar un marco estable que garantice el derecho de los usuarios a utilizar este modo de transporte en condiciones óptimas, como de las empresas de transporte de desarrollar su actividad en condiciones de competencia efectiva.

Por tanto, la urgencia de la regulación contenida en este decreto ley se fundamenta, en la necesidad de que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia disponga de un nuevo instrumento normativo que permita, en esta ocasión, proyectar de forma adecuada e inmediata las competencias de la administración autonómica y de las administraciones locales en materia de transporte de viajeros sobre la actividad de alquiler de vehículos con conductor.

La necesidad de una intervención legislativa inmediata justifica que el Consejo de Gobierno haga uso de la facultad legislativa excepcional del decreto ley reconocida en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ya que se da el supuesto de hecho que la habilita, es decir, la necesidad extraordinaria y urgente.

Esta necesidad extraordinaria y urgente responde a la identificación concreta de la situación fáctica que se ha expuesto y que se deriva de la acción legislativa impulsada por la Administración General del Estado por medio del Real Decreto ley 13/2018, lo cual requiere, ante el vacío normativo existente



derivado de la falta de regulación integral en nuestra Comunidad Autónoma de la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, de una intervención normativa por parte del poder ejecutivo para hacer frente a los objetivos de gobernabilidad.

Los objetivos de gobernabilidad que convergen en este tema requieren de este tratamiento normativo: se trata de articular, en el contexto competencial propio y el de la habilitación normativa operada por el Real Decreto ley 13/2018, las modificaciones legislativas necesarias para reaccionar ante el nuevo escenario de regulación del arrendamiento de vehículos con conductor.

Por ello, con el objeto de solucionar a la mayor brevedad posible esta laguna legal existente en nuestra Comunidad Autónoma, es necesario modificar la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, añadiendo un título que regule la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en nuestro ámbito territorial, especialmente cuando presten servicios de naturaleza urbana.

Por otra parte, 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 (Asunto C-50/21) 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).

La Sentencia del TJUE ha venido a cambiar radicalmente el panorama en esta materia y se hace necesario aplicar criterios que, tal como recoge la jurisprudencia europea, respondan a la consecución de «objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de protección del medio ambiente».

Se trata de una modificación necesaria que se plantea con carácter excepcional y exige una atención urgente para dar solución a situaciones que se están dilatando en el tiempo. Además de dar cumplimiento al mandato del Tribunal Europeo, también resulta obligado modificar la legislación vigente para dar mayor relevancia a la consecución de objetivos ambientales, energéticos y de utilización de los recursos a la hora de tomar decisiones sobre los transportes discrecionales en vehículos de turismo.

Consecuencia de ello fue la promulgación del 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, cuyo Título IV del Libro tercero adapta el régimen jurídico de los servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC) a la mencionada sentencia, de 8 de junio de 2023, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Así, a través del citado Real Decreto ley 5/2023 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 habilita a las comunidades autónomas para que establezcan otros, con el fin de hacer frente a la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público en su ámbito territorial. También se recoge la posibilidad de que las entidades locales, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, ordenen la prestación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo, lo que incluye los servicios de arrendamiento con conductor.

Por lo tanto, a través de este decreto ley se lleva a cabo la modificación del artículo 1 de la Ley 10/2014 ampliándose el objeto y el ámbito de aplicación, se añade un nuevo Título, bajo la denominación de Título V bis, en el que se regulan los títulos habilitantes y la prestación de servicios del arrendamiento de vehículos con conductor, incluyendo los servicios urbanos, se incorporan los criterios medioambientales regulados en el artículo 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y se prevé que las entidades locales podrán establecer, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de movilidad, medidas aplicables a la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor en su término municipal, acordes con las necesidades y características de cada localidad.

Al incluir en la Ley un nuevo Título, en el que se regulan determinados aspectos de las VTC, es conveniente cambiar el título de la Ley, en el sentido de añadir “y del arrendamiento de vehículos con conductor”.

Con el fin de adecuar el contenido de la Ley objeto de modificación a la regulación actual de determinadas materias, resulta preciso modificar las referencias que en la misma se hacen a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, así como la normativa procedimental sancionadora que se dicte en materia de transportes y en el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, al estar estas derogadas y sustituirlas por las vigentes como son la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.



El decreto ley incluye una disposición transitoria primera denominada suspensión de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor y una disposición transitoria segunda que regula el régimen de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes al momento de la aprobación de este decreto ley.

Por último, el texto incorpora una disposición final primera relativa a la cláusula de supletoriedad, una disposición final segunda de habilitación para el desarrollo reglamentario y una disposición final tercera bajo la denominación de entrada en vigor.

La presente modificación se adecúa a los principios de buena regulación recogidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en cuanto a la necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Se cumple con el principio de necesidad, ya que se trata de articular, en el contexto competencial propio y el de la habilitación normativa operada por el Real Decreto ley 13/2018, las modificaciones legislativas necesarias para reaccionar ante el nuevo escenario de regulación del arrendamiento de vehículos con conductor.

Asimismo, el decreto ley promueve una mayor eficacia, pues en su aplicación se tiende a la racionalización de la gestión de los servicios de transporte por carretera y a una mejora regulatoria, que incluye reformas en el funcionamiento del sector del transporte público de personas en vehículos de turismo.

Para garantizar el principio de seguridad jurídica, esta norma se ha elaborado de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea.

Además, contribuye al cumplimiento de los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica pues a través de este decreto ley se regula lo estrictamente necesario para alcanzar la finalidad que se persigue, que es la de solventar un vacío legal que perjudica a un sector de la actividad económica y a los consumidores y usuarios.

Se cumple con el principio de transparencia en cuanto se llevará a cabo la publicación de la norma en el «Boletín Oficial de la Región de Murcia», en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web de la Comunidad Autónoma.

Y, por último, el principio de eficiencia se podrá observar con la aplicación de este decreto ley, pues vendrá a producir para el conjunto de la ciudadanía una mejora en la prestación de los servicios de transporte público de viajeros por carretera en vehículos de turismo en la Región de Murcia.

El órgano administrativo competente para proponer la aprobación del decreto ley es el Consejero de Fomento e Infraestructuras a iniciativa del Director



General de Movilidad y Transporte en base a las competencias que ostenta en materia de Transportes y Movilidad de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 2 y 7 del Decreto del Consejo de Gobierno 182/2024 de 12 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

En virtud de cuanto antecede y de acuerdo con lo previsto en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día XXXXXXXXXXXXXXXX,

DISPONGO

Artículo único. *Modificación de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.*

La Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el título de la Ley que pasa a denominarse “Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.”

Dos. Se modifica el artículo 1, que queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 1. Objeto de la ley y ámbito de aplicación.

El objeto de esta ley es la regulación de los servicios de transporte público urbano e interurbano de viajeros, realizados en vehículos de turismo por medio de taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.”

Tres. Se añade un nuevo título, el título V bis, que incluirá el artículo 30 bis con la siguiente redacción:

“Título V bis

Arrendamiento de vehículos con conductor

Artículo 30 bis. Títulos habilitantes y prestación del servicio.

1. La prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor únicamente podrá realizarse por aquellas personas, físicas o jurídicas, que sean



titulares de la correspondiente autorización administrativa que les habilite para ello otorgada por la consejería competente en materia de transportes en uso de las facultades delegadas por la Administración General del Estado, que habilitarán para la prestación de servicios de transporte interurbano de viajeros.

2. Para la realización de servicios de carácter urbano será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante otorgada por el municipio en el que esté residenciado el vehículo.

3. Conforme a lo dispuesto en la disposición transitoria única del Real decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, y el artículo 150 del Real decreto ley 5/2023, de 28 de junio, los Ayuntamientos podrán limitar el número máximo de licencias de arrendamiento de vehículos con conductor de cada municipio en función de las determinaciones que éstos establezcan en el ámbito urbano en el ejercicio de sus competencias sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica, y especialmente en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica y la garantía de la seguridad vial.

4. Los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no están sujetos a tarifa administrativa. No obstante, por razones de interés general para evitar precios abusivos para los usuarios, en situaciones especiales de alta demanda, el precio final del trayecto en ningún caso podrá duplicar el precio ordinario ofrecido para ese mismo trayecto por el operador de transporte o empresa intermediaria al usuario del servicio. En cualquier caso, las empresas o plataformas de VTC, con arreglo a lo establecido al artículo 182 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, deberán informar de manera clara a los usuarios de los precios que apliquen.”

Cuatro. Se modifica el artículo 41 que queda redactado del siguiente modo:

“El procedimiento para la imposición de sanciones previstas en esta ley, así como en la normativa procedimental sancionadora que se dicte en materia de transportes se ajustará a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en la Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El plazo máximo en que deba notificar la resolución del procedimiento sancionador será de un año contando desde la incoación de dicho procedimiento, sin que en ningún caso pueda entenderse iniciado el procedimiento mediante la formulación del correspondiente boletín de denuncia.

En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las reglas generales contenidas en la legislación de procedimiento administrativo, y en la normativa sobre recaudación de tributos.



El pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa será requisito necesario para que proceda la realización del visado y la autorización administrativa, tanto a la transmisión de licencias como a la renovación de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones.

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida, de forma voluntaria, hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación de la incoación del procedimiento sancionador, la cuantía pecuniaria se reducirá en un 30 %. Este pago implicará la conformidad con los hechos denunciados, la renuncia a presentar alegaciones y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.”

Disposición transitoria primera. Suspensión de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor.

1. Se suspende el otorgamiento de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor por el plazo de 24 meses, periodo en el que los ayuntamientos aprobarán sus ordenanzas reguladoras de este servicio en el ámbito urbano.

2. La suspensión afecta a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor pendientes de otorgamiento y a las que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de esta ley.

Disposición transitoria segunda. Autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes.

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a la entrada en vigor del presente decreto ley habilitan para la realización de transporte urbano de viajeros en los municipios en los que se encuentren residenciados los vehículos.

Disposición final primera. Cláusula de supletoriedad.

En todo lo no previsto en el presente decreto ley y sus normas de desarrollo se aplicarán las normas estatales reguladoras de los transportes por carretera.

Disposición final segunda. Habilitación para el desarrollo reglamentario.

Se habilita al Consejo de Gobierno y al titular de la Consejería competente en materia de transportes, en el ámbito de sus respectivas competencias, para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este decreto ley.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente decreto ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.



Región de Murcia
Consejería de Fomento
e Infraestructuras

Dirección General de Movilidad
y Transportes

Dado en Murcia, el día XXXXXXXXX.- El Presidente, Fernando López
Miras.- El Consejero de Fomento e Infraestructuras, Jorge García Montoro.

GARCIA MONTORO, JORGE

11/06/2025 14:58:37

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico administrativo archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo del código seguro de verificación (CSV) [REDACTED]



INFORME JURÍDICO

ASUNTO: PROYECTO DE DECRETO-LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 10/2014, DE 27 DE NOVIEMBRE, REGULADORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHICULOS DE TURISMO POR MEDIO DE TAXI DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

Vista la documentación remitida por la Dirección General de Movilidad y Transportes, en fecha 11/06/2025, consistente en:

- Propuesta de 30-05-2025 del Director General de Movilidad y Transportes de Decreto-Ley [(CSV) CARM-0c49ccdc-46a0-c591-05b0-0050569b6280]
- Memoria de Análisis de Impacto Normativo, de fecha 30-05-2025 [(CSV) CARM-183663dc-469e-e32c-63de-0050569b34e7]

CONSIDERACIONES

PRIMERA. COMPETENCIA MATERIAL, MOTIVACIÓN Y ALCANCE DE LAS MODIFICACIONES NORMATIVAS A REALIZAR

Conforme al artículo 10.Uno.4 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia (EARM) corresponde a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la competencia exclusiva sobre el transporte por carretera cuyo itinerario discorra íntegramente en el territorio de la Región.

En ejercicio de dicha competencia, se aprobó la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (en adelante, Ley 10/2014), cuyo objeto es la regulación de los servicios de transporte público urbano e interurbano de viajeros realizados en vehículos de turismo, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia (artículo 1).

En materia de transporte terrestre, a nivel estatal, rige la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT), cuyos preceptos son de aplicación general o de aplicación básica, según el carácter de las competencias atribuidas por el artículo 149.1 de la Constitución.

La citada Ley 16/1987 ha sido objeto, en los últimos años, de dos modificaciones sustanciales en materia de arrendamiento de vehículos con conductor:

- a) En primer lugar, el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, dio nueva redacción al artículo 91 de la misma, en los términos que se indicarán a continuación.
- b) El Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por su parte, modificó el artículo 99 de la LOTT, estableciendo la obligatoriedad de que las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor tienen que disponer en todo momento de un vehículo matriculado en España y adscrito a la autorización. Además se añaden los apartados 5, 6 y 7 al artículo 99 donde se establece que el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor está sujeto a una serie de requisitos medioambientales.



El alcance del Decreto-ley que se propone aprobar es doble:

1º) En relación con la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), adaptar la ley 10/2014 de 27 de noviembre a la modificación de la LOTT llevada a cabo por el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Mediante el Real Decreto-ley 13/2018 se dio nueva redacción al artículo 91 de la LOTT, determinando que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional –competencia estatal- habilita, exclusivamente, para realizar servicios de carácter interurbano, delimitación territorial que no se realizaba anteriormente. A estos efectos, establece que se considerará que un transporte es interurbano cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente. En coherencia con ello, según su Exposición de Motivos, se permite que sean los órganos que ostenten competencias en materia de transporte urbano los que, en el ejercicio de éstas, determinen las condiciones en las que podrán ser autorizados y prestados los servicios de transporte de viajeros íntegramente desarrollados en su ámbito territorial, incluidos los que se realizan en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor. Finalmente, y para garantizar el adecuado equilibrio entre la nueva regulación y los derechos existentes en el momento de la entrada en vigor de este Real Decreto-ley, y como compensación por los perjuicios que la nueva definición del ámbito territorial de las autorizaciones podía ocasionar a los titulares de las otorgadas con arreglo a la normativa anterior, se les concedió un plazo de cuatro años durante el que éstos podían continuar prestando servicios en el ámbito urbano. Transcurrido este plazo de cuatro años, la autorización sigue habilitando para realizar servicios de transporte interurbano de viajeros en las condiciones establecidas en la LOTT y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo, según lo previsto en la Disposición transitoria única, apartado 4, del Real Decreto-ley. Lo anteriormente expuesto, supone que, finalizado el referido plazo de cuatro años (el día 30/9/2022), las Comunidades Autónomas, en cuanto competentes en materia de transporte urbano, debían proceder a la regulación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor que operen en su ámbito territorial, regulación de la que carece nuestra Comunidad Autónoma y que se aborda por medio del Decreto-ley cuya aprobación se propone.

2º) En segundo término, como contenido de precisión técnico-jurídica, se ha observado la necesidad de adecuar algunas referencias legislativas a normativas ya derogadas que hace la Ley 10/2014, por lo que resulta preciso modificar las que se hacen a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y al Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, normas derogadas y sustituidas por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y la Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

SEGUNDA. PROCEDENCIA DE LA MODIFICACIÓN NORMATIVA MEDIANTE DECRETO-LEY

1. Dispone el artículo 30, apartado 3, del EARM, que «En caso de extraordinaria y urgente necesidad, el Consejo de Gobierno podrá dictar disposiciones legislativas provisionales en forma de decreto-ley. No podrán ser objeto de decreto-ley la regulación



de los derechos previstos en el presente Estatuto, el régimen electoral, las instituciones de la Región de Murcia, ni el presupuesto de la Comunidad Autónoma.»

2. Por tanto, el presupuesto habilitante para dictar un Decreto-ley es que nos encontremos ante un supuesto de “extraordinaria y urgente necesidad”, lo que exige la comprobación de que concurren tales circunstancias.

Para ello, acudimos a la doctrina del Tribunal Constitucional, expuesta en su Sentencia 111/2024, de 10 de septiembre de 2024, recurso de inconstitucionalidad 8367-2022 (BOE Nº 247, DE 12/10/2024 – SEC. TC), interpuesto contra el Decreto-ley de la Junta de Andalucía 8/2022, de 27 de septiembre, por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía, aprobado para regular la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. En dicha sentencia, en su Fundamento jurídico 4, apartado A), subapartado a), se manifiesta lo siguiente (se resaltan algunos incisos, en negrita, a efectos expositivos):

«Dicho control externo y *ex post* se concreta en la comprobación de que el Gobierno haya definido, de manera explícita y razonada, una situación de extraordinaria y urgente necesidad que precise de una respuesta normativa con rango de ley, y de que, además, exista una conexión de sentido entre la situación definida y las medidas adoptadas para hacerle frente. En cuanto a la definición de la situación de urgencia, este tribunal ha precisado que cabe deducirla de una pluralidad de elementos y que son, básicamente, los que quedan reflejados en el preámbulo de la norma, a lo largo del debate parlamentario de convalidación y en el propio expediente de su elaboración. Este tribunal también ha señalado en diversas ocasiones 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** (entre otras, SSTC 11/2002, de 17 de enero, FJ 6; 68/2007, de 28 de marzo, FJ 8; 183/2014, FJ 6; 47/2015, de 5 de marzo, FJ 5, y 38/2016, de 3 de marzo, FJ 3).

Por último, en lo que atañe a la conexión de sentido entre la situación de necesidad definida y las medidas que en el decreto-ley se adoptan, este tribunal ha afirmado un doble criterio o perspectiva para valorar su existencia: el contenido, por un lado, y la estructura, por otro, de las disposiciones incluidas en el decreto-ley controvertido; teniendo en cuenta que **lo que se exige es que las medidas que se incluyan en el decreto-ley sean, en principio, concretas y de eficacia inmediata para hacer frente a la situación de extraordinaria y urgente necesidad que ha determinado el uso de la legislación de urgencia.**»

Añadiendo en el apartado C) de ese mismo Fundamento jurídico, lo siguiente:

«C) Conforme al control externo que corresponde a este tribunal podemos considerar que el Consejo de Gobierno de Andalucía ha satisfecho la exigencia de explicitar y razonar de forma suficiente la existencia de una situación de «extraordinaria y urgente necesidad» que le llevó a dictar el Decreto-ley 8/2022, de modo que la carga de justificar la concurrencia del presupuesto habilitante exigido por los arts. 86.1 CE y 110 Estatuto de Autonomía de Andalucía puede considerarse cumplida. En la exposición de motivos se alude a la concreta situación creada tras la modificación por el Estado del régimen jurídico de las autorizaciones de VTC de ámbito nacional, pues ya no habilitan para prestar esta modalidad de servicios de transporte en el ámbito urbano. El Estado concedió una moratoria por un plazo de cuatro años, con la finalidad de compensar a los titulares afectados por los perjuicios derivados de la nueva delimitación del



ámbito territorial de las autorizaciones de VTC; moratoria que se negó a prorrogar. Es, por ello, que **la inminente finalización del plazo –el día 30 de septiembre de 2022–, exigía una respuesta inmediata por parte del Gobierno andaluz, teniendo presente la complejidad regulatoria del asunto** –en el que se llevaba trabajando desde el año 2019–, por los intereses y sectores enfrentados, por un lado, y el impacto negativo que la desaparición de los servicios de VTC en el ámbito urbano tendría para la economía andaluza, la movilidad urbana y la calidad de los servicios de transporte prestados a la ciudadanía, por otro lado.

En cuanto al segundo elemento de nuestro canon, atendiendo al control que corresponde a este tribunal, el cual debe respetar el margen de discrecionalidad política que en la apreciación de este requisito corresponde al Gobierno, podemos considerar que **no se ha vulnerado la conexión de sentido entre las medidas adoptadas en el decreto-ley y la situación de extraordinaria y urgente necesidad definida. Por un lado, la modificación se ajusta al objetivo que la exposición de motivos de la norma cuestionada afirma perseguir: establecer un marco común para la actividad de arrendamiento de VTC en Andalucía, tras las nuevas exigencias introducidas por el Real Decreto-ley 13/2018, y evitar, simultáneamente, la desaparición del servicio de VTC en el ámbito urbano.** Desde esta perspectiva, las medidas contenidas en el decreto-ley impugnado son coherentes con la situación de necesidad definida. Por otro lado, las medidas modifican de manera inmediata la regulación existente en relación con el servicio de arrendamiento de VTC y, también desde esta perspectiva, es coherente con la situación de urgencia definida.»

3. Pasamos, ahora, a examinar las circunstancias expuestas en la Propuesta de Decreto-ley, como situación de extraordinaria y urgente necesidad.

A) En primer lugar, y en relación con la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, se hace referencia a esa situación creada tras la modificación por el Estado del régimen jurídico de las autorizaciones de VTC de ámbito nacional, que no habilitan para prestar esta modalidad de servicios de transporte en el ámbito urbano. Y, derivada de la misma, los problemas de incertidumbre y falta de seguridad jurídica generada en los titulares de autorizaciones VTC y en las personas consumidoras y usuarias en nuestra Región.

Por tanto, estamos ante una situación sustancialmente idéntica a la examinada en la Sentencia del TC, con la única diferencia de que, mientras en Andalucía la aprobación del Decreto-ley se produjo ante la inminencia de la finalización del plazo de cuatro años, en nuestra Comunidad ese plazo venció hace más de dos años, lo que hace más urgente, si cabe, la aprobación de un Decreto-ley que modifique nuestra Ley 10/2014, reguladora del transporte urbano en nuestra Región. Significando que, siguiendo el razonamiento expuesto en la referida Sentencia del Tribunal Constitucional, la modificación se ajusta al objetivo de establecer un marco común para la actividad de arrendamiento de VTC en nuestra Región, tras las nuevas exigencias introducidas por el Real Decreto-ley 13/2018, y evitar, simultáneamente, la desaparición del servicio de VTC en el ámbito urbano.

B) Por lo que respecta a lo que se ha calificado como precisiones técnico-jurídicas, si bien no nos sitúan ante una problemática económica y social, sí se considera conveniente su inclusión en el Decreto-ley, para evitar equívocos en las personas que han de sujetarse a las prescripciones de la Ley 10/2014, y también por razones de economía procesal.



TERCERA. CONTENIDO DE LA PROPUESTA DE DECRETO-LEY

1. Ya se ha indicado que, en materia de transporte terrestre, la competencia autonómica se ha de acomodar a ciertas disposiciones aprobadas por el Estado en ejercicio de sus competencias, pero también al derecho de la Unión Europea, por cuanto en materia de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), se ha dictado, por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE), la sentencia de 8 de junio de 2023, Asunto C-50/21, en la que se pronuncia sobre dos aspectos de la regulación española en esa materia, como son: 1) el régimen de autorización que implica el otorgamiento, además de una autorización que permite prestar servicios urbanos e interurbanos de transporte en todo el territorio nacional, de una segunda licencia de explotación para poder prestar servicios urbanos de transporte en un ámbito metropolitano; y 2) la limitación del número de licencias de servicios de VTC a una por cada treinta licencias de taxi.

Sentencia de la que destacamos, por lo que ahora interesa, los siguientes pronunciamientos:

«2) El artículo 49 TFUE no se opone a una normativa, aplicable en una conurbación, que establece que para ejercer la actividad de servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor en esa conurbación se exige una autorización específica, que se añade a la autorización nacional requerida para la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor urbanos e interurbanos, cuando esa autorización específica se base en criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano, que excluyen cualquier arbitrariedad y no se solapan con los controles ya efectuados en el marco del procedimiento de autorización nacional, sino que responden a necesidades particulares de esa conurbación.

3) 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.»

Como respuesta a esa sentencia, el Estado aprobó el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptaron, entre otras, medidas de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea. Tales medidas se contienen en su Libro III, en concreto, en el TÍTULO IV “Medidas para la adecuación al Derecho de la Unión Europea en materia de arrendamiento de vehículos con conductor”, y, según se expone en su preámbulo, «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, 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»; al considerar «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»; añadiendo que «se explicita la posibilidad de que los entes locales, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, disponen de herramientas de actuación para ordenar la prestación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo, lo que incluye los servicios de arrendamiento con conductor».

Pues bien, el **apartado tres del Artículo Único** de la Propuesta de Decreto-ley aplica, para nuestra comunidad autónoma, el marco normativo establecido en el Real Decreto-ley 5/2023, para lo que añade a la Ley 10/2014 un nuevo Título, el Título V bis, en el que se regula la prestación de servicios del arrendamiento de vehículos con conductor, de acuerdo a las siguientes previsiones:

- Para prestar el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor se requiere autorización administrativa, que concederá la Consejería competente en materia de transportes y que habilitará para la prestación de servicio de transporte interurbano de viajeros.
- Para la realización de servicios de carácter urbano será necesario obtener la correspondiente licencia habilitante otorgada por el municipio en que esté residenciado el vehículo.
- Se señala, además, que conforme a lo dispuesto en la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018 y el artículo 150 del Real Decreto-ley 5/2023 los Ayuntamientos podrán limitar el número máximo de licencias de arrendamiento de vehículos con conductor en cada municipio en función de las determinaciones que éstos establezcan en el ámbito urbano en el ejercicio de sus competencias sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica, y especialmente en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica y garantía de la seguridad vial.
- Por otra parte, se establece que los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no están sujetos a tarifa administrativa, pero que, no obstante, por razones de interés general para evitar precios abusivos para los usuarios (...) el precio final del trayecto en ningún caso podrá duplicar el precio ordinario ofrecido para ese mismo trayecto por el operador de transporte o empresa intermediaria al usuario del servicio.

Además, se establecen las siguientes modificaciones de la Ley 10/2014: en el **apartado uno**, la modificación del título para incluir la referencia al arrendamiento de vehículos con conductor; y en el **apartado dos**, la modificación del artículo 1 sobre objeto de la Ley y ámbito de aplicación, con la misma finalidad referencial.

2. Por lo que se refiere a la actualización de las referencias normativas que se hacen en la Ley 10/2014 a normas estatales sobre procedimiento administrativo común y potestad sancionadora, se contempla en el **apartado cuatro** de la Propuesta, que modifica el artículo 41 de la ley.

3. El Decreto-ley consta asimismo de dos disposiciones transitorias y tres disposiciones finales.

La disposición transitoria primera dispone que se suspende el otorgamiento de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor por el plazo de



48 meses, periodo en el que los ayuntamientos aprobarán sus ordenanzas reguladoras de este servicio en el ámbito urbano. Dicha suspensión afecta a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor pendientes de otorgamiento y a las que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de esta ley.

La disposición transitoria segunda señala que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a la entrada en vigor del decreto-ley habilitan para la realización de transporte urbano de viajeros en los municipios en que se encuentren residenciados los vehículos.

La disposición final primera establece la supletoriedad del derecho estatal en lo no previsto en el decreto ley.

La disposición final segunda habilita al Consejo de Gobierno y al titular de la Consejería competente en transportes para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en el decreto-ley.

La disposición final tercera regula la entrada en vigor.

CUARTA. TRAMITACIÓN DEL DECRETO-LEY

La iniciativa para la tramitación del Decreto-ley es del Director General de Movilidad y Transportes, en virtud de las competencias que ostenta en materia de Transportes y Movilidad, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 2 y 7 del Decreto del Consejo de Gobierno 182/2024 de 12 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, en relación con lo establecido en el artículo 46.2 de la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia.

Corresponde al Consejero de Fomento e Infraestructuras, formular la propuesta al Consejo de Gobierno, para la aprobación del Decreto-ley, según lo previsto en el artículo 37.1.c) de la Ley 6/2004.

Se ha emitido la correspondiente memoria de análisis de impacto normativo, exigida por el artículo 46.3 de la Ley 6/2004, redactada conforme al Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 28 de julio de 2022, de aprobación de la Guía metodológica para la elaboración de una memoria de análisis de impacto normativo (MAIN) en la Región de Murcia, y la Guía metodológica sobre la evaluación normativa en la Región de Murcia, en la que se prevé la posibilidad de elaborar una MAIN abreviada en aquellos casos en los que se estime que de la propuesta normativa no se derivan impactos apreciables en ninguno de los ámbitos establecidos en la guía, o estos no son significativos, de tal forma que no corresponda la elaboración de una MAIN completa.

Visto lo anterior, **se informa favorablemente la Propuesta de Decreto-ley.**

LA JEFA DEL SERVICIO JURÍDICO

Fdo: Nieves Marset Ramos
(Fecha y firma electrónica al margen)



INFORME JURÍDICO COMPLEMENTARIO

ASUNTO: PROYECTO DE DECRETO LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 10/2014, DE 27 DE NOVIEMBRE, REGULADORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHICULOS DE TURISMO POR MEDIO DE TAXI DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

En relación con el asunto de referencia, a la vista del nuevo proyecto de Decreto-Ley remitido a este Servicio Jurídico por la Dirección General de Movilidad y Transportes, se emite el siguiente informe, complementario del ya emitido con esta misma fecha:

El nuevo proyecto únicamente modifica el plazo de suspensión del otorgamiento de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor previsto en la disposición transitoria primera, que en lugar de 48 meses pasa a ser de 24 meses, permaneciendo igual el resto del texto. Por lo tanto este Servicio ratifica su informe favorable al citado proyecto de Decreto-Ley.

Técnico Responsable

La Vicesecretaria

(Por ausencia de la Jefe de Servicio)

M^a José Manresa Gilabert



PROPUESTA DEL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES DE DECRETO-LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 10/2014, DE 27 DE NOVIEMBRE, REGULADORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHICULOS DE TURISMO POR MEDIO DE TAXI DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

El artículo 10 del Estatuto de Autonomía atribuye a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que discurra íntegramente dentro de su ámbito territorial, para cuyo ejercicio le corresponde la potestad legislativa, la potestad reglamentaria y la función ejecutiva.

El Real Decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, modifica el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, de forma que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) de ámbito nacional pasa a habilitar, exclusivamente, para realizar transporte interurbano de viajeros, produciéndose un vacío normativo en lo que respecta a los servicios de carácter urbano, que pueden ser objeto de regulación por parte de las Comunidades Autónomas.

Esta importante modificación de la normativa reguladora de las VTC, hace que sea preciso y urgente solventar con la máxima celeridad el vacío legal existente para la prestación del servicio en el ámbito urbano y, por tanto, la incertidumbre y falta de seguridad jurídica generada en los titulares de autorizaciones VTC y en las personas consumidoras y usuarias en la Región de Murcia. Lo contrario tendría un notable impacto en términos económicos y de empleo, restringiéndose inadecuadamente la oferta de medios de transporte a toda la ciudadanía en el ámbito urbano. Es evidente la necesidad de fijar un marco estable que garantice el derecho de los usuarios a utilizar este modo de transporte en condiciones óptimas, como de las empresas de transporte de desarrollar su actividad en condiciones de competencia efectiva.

Por tanto, la urgencia de la regulación contenida en este decreto ley se fundamenta, en la necesidad de que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia disponga de un nuevo instrumento normativo que permita, en esta ocasión, proyectar de forma adecuada e inmediata las competencias de la administración autonómica y de las administraciones locales en materia de transporte de viajeros sobre la actividad de alquiler de vehículos con conductor.

La necesidad de una intervención legislativa inmediata justifica que el Consejo de Gobierno haga uso de la facultad legislativa excepcional del decreto ley reconocida en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ya que se da el supuesto de hecho que la habilita, es decir, la necesidad extraordinaria y urgente.

Esta necesidad extraordinaria y urgente responde a la identificación concreta de la situación fáctica que se ha expuesto y que se deriva de la acción legislativa impulsada por la Administración General del Estado por medio del



Real Decreto ley 13/2018, lo cual requiere, ante el vacío normativo existente derivado de la falta de regulación integral en nuestra Comunidad Autónoma de la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, de una intervención normativa por parte del poder ejecutivo para hacer frente a los objetivos de gobernabilidad.

Los objetivos de gobernabilidad que convergen en este tema requieren de este tratamiento normativo: se trata de articular, en el contexto competencial propio y el de la habilitación normativa operada por el Real Decreto ley 13/2018, las modificaciones legislativas necesarias para reaccionar ante el nuevo escenario de regulación del arrendamiento de vehículos con conductor.

Por ello, con el objeto de solucionar a la mayor brevedad posible esta laguna legal existente en nuestra Comunidad Autónoma, es necesario modificar la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, añadiendo un título que regule la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en nuestro ámbito territorial, especialmente cuando presten servicios de naturaleza urbana.

Por otra parte, 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 (Asunto C-50/21) 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).

La Sentencia del TJUE ha venido a cambiar radicalmente el panorama en esta materia y se hace necesario aplicar criterios que, tal como recoge la jurisprudencia europea, respondan a la consecución de «objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de protección del medio ambiente».

Se trata de una modificación necesaria que se plantea con carácter excepcional y exige una atención urgente para dar solución a situaciones que se están dilatando en el tiempo. Además de dar cumplimiento al mandato del Tribunal Europeo, también resulta obligado modificar la legislación vigente para dar mayor relevancia a la consecución de objetivos ambientales, energéticos y de utilización de los recursos a la hora de tomar decisiones sobre los transportes discrecionales en vehículos de turismo.

Consecuencia de ello fue la promulgación del 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, cuyo Título IV del Libro tercero adapta el régimen jurídico de los servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC) a la mencionada sentencia, de 8 de junio de 2023, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Así, a través del citado Real Decreto ley 5/2023 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 habilita a las comunidades autónomas para que establezcan otros, con el fin de hacer frente a la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público en su ámbito territorial. También se recoge la posibilidad de que las entidades locales, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, ordenen la prestación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo, lo que incluye los servicios de arrendamiento con conductor.

Por lo tanto, a través de este decreto ley se lleva a cabo la modificación del artículo 1 de la Ley 10/2014 ampliándose el objeto y el ámbito de aplicación, se añade un nuevo Título, bajo la denominación de Título V bis, en el que se regulan los títulos habilitantes y la prestación de servicios del arrendamiento de vehículos con conductor, incluyendo los servicios urbanos, se incorporan los criterios medioambientales regulados en el artículo 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y se prevé que las entidades locales podrán establecer, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de movilidad, medidas aplicables a la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor en su término municipal, acordes con las necesidades y características de cada localidad.

Al incluir en la Ley un nuevo Título, en el que se regulan determinados aspectos de las VTC, es conveniente cambiar el título de la Ley, en el sentido de añadir “y del arrendamiento de vehículos con conductor”.

Con el fin de adecuar el contenido de la Ley objeto de modificación a la regulación actual de determinadas materias, resulta preciso modificar las referencias que en la misma se hacen a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, así como la normativa procedimental sancionadora que se dicte en materia de transportes y en el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, al estar estas derogadas y sustituirlas por las vigentes como son la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.



El decreto ley incluye una disposición transitoria primera denominada suspensión de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor y una disposición transitoria segunda que regula el régimen de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes al momento de la aprobación de este decreto ley.

Por último, el texto incorpora una disposición final primera relativa a la cláusula de supletoriedad, una disposición final segunda de habilitación para el desarrollo reglamentario y una disposición final tercera bajo la denominación de entrada en vigor.

La presente modificación se adecúa a los principios de buena regulación recogidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en cuanto a la necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Se cumple con el principio de necesidad, ya que se trata de articular, en el contexto competencial propio y el de la habilitación normativa operada por el Real Decreto ley 13/2018, las modificaciones legislativas necesarias para reaccionar ante el nuevo escenario de regulación del arrendamiento de vehículos con conductor.

Asimismo, el decreto ley promueve una mayor eficacia, pues en su aplicación se tiende a la racionalización de la gestión de los servicios de transporte por carretera y a una mejora regulatoria, que incluye reformas en el funcionamiento del sector del transporte público de personas en vehículos de turismo.

Para garantizar el principio de seguridad jurídica, esta norma se ha elaborado de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea.

Además, contribuye al cumplimiento de los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica pues a través de este decreto ley se regula lo estrictamente necesario para alcanzar la finalidad que se persigue, que es la de solventar un vacío legal que perjudica a un sector de la actividad económica y a los consumidores y usuarios.

Se cumple con el principio de transparencia en cuanto se llevará a cabo la publicación de la norma en el «Boletín Oficial de la Región de Murcia», en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web de la Comunidad Autónoma.

Y, por último, el principio de eficiencia se podrá observar con la aplicación de este decreto ley, pues vendrá a producir para el conjunto de la ciudadanía una mejora en la prestación de los servicios de transporte público de viajeros por carretera en vehículos de turismo en la Región de Murcia.

El órgano administrativo del texto proponente es el Director General de Movilidad y Transporte en base a las competencias que ostenta en materia de



Región de Murcia
Consejería de Fomento
e Infraestructuras

Dirección General de Movilidad
y Transportes

Transportes y Movilidad de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 2 y 7 del Decreto del Consejo de Gobierno 182/2024 de 12 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

En virtud de cuanto antecede y de acuerdo con lo previsto en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, formulo al Excmo. Sr. Consejero de Fomento e Infraestructuras la siguiente

PROPUESTA

Elevar al Consejo de Gobierno, para su aprobación, el Decreto-ley por el que se modifica **LA LEY 10/2014, DE 27 DE NOVIEMBRE, REGULADORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS DE TURISMO POR MEDIO DE TAXI DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA**, que se acompaña como anexo a esta propuesta.

EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y LITORAL

JOSE ANTONIO VERDÚ YLLAN



ANEXO

PROYECTO DE DECRETO LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 10/2014, DE 27 DE NOVIEMBRE, REGULADORA DEL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHICULOS DE TURISMO POR MEDIO DE TAXI DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

El artículo 10 del Estatuto de Autonomía atribuye a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que discurra íntegramente dentro de su ámbito territorial, para cuyo ejercicio le corresponde la potestad legislativa, la potestad reglamentaria y la función ejecutiva.

El Real Decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, modifica el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, de forma que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) de ámbito nacional pasa a habilitar, exclusivamente, para realizar transporte interurbano de viajeros, produciéndose un vacío normativo en lo que respecta a los servicios de carácter urbano, que pueden ser objeto de regulación por parte de las Comunidades Autónomas.

Esta importante modificación de la normativa reguladora de las VTC, hace que sea preciso y urgente solventar con la máxima celeridad el vacío legal existente para la prestación del servicio en el ámbito urbano y, por tanto, la incertidumbre y falta de seguridad jurídica generada en los titulares de autorizaciones VTC y en las personas consumidoras y usuarias en la Región de Murcia. Lo contrario tendría un notable impacto en términos económicos y de empleo, restringiéndose inadecuadamente la oferta de medios de transporte a toda la ciudadanía en el ámbito urbano. Es evidente la necesidad de fijar un marco estable que garantice el derecho de los usuarios a utilizar este modo de transporte en condiciones óptimas, como de las empresas de transporte de desarrollar su actividad en condiciones de competencia efectiva.

Por tanto, la urgencia de la regulación contenida en este decreto ley se fundamenta, en la necesidad de que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia disponga de un nuevo instrumento normativo que permita, en esta ocasión, proyectar de forma adecuada e inmediata las competencias de la administración autonómica y de las administraciones locales en materia de transporte de viajeros sobre la actividad de alquiler de vehículos con conductor.

La necesidad de una intervención legislativa inmediata justifica que el Consejo de Gobierno haga uso de la facultad legislativa excepcional del decreto ley reconocida en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ya que se da el supuesto de hecho que la habilita, es decir, la necesidad extraordinaria y urgente.



Esta necesidad extraordinaria y urgente responde a la identificación concreta de la situación fáctica que se ha expuesto y que se deriva de la acción legislativa impulsada por la Administración General del Estado por medio del Real Decreto ley 13/2018, lo cual requiere, ante el vacío normativo existente derivado de la falta de regulación integral en nuestra Comunidad Autónoma de la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, de una intervención normativa por parte del poder ejecutivo para hacer frente a los objetivos de gobernabilidad.

Los objetivos de gobernabilidad que convergen en este tema requieren de este tratamiento normativo: se trata de articular, en el contexto competencial propio y el de la habilitación normativa operada por el Real Decreto ley 13/2018, las modificaciones legislativas necesarias para reaccionar ante el nuevo escenario de regulación del arrendamiento de vehículos con conductor.

Por ello, con el objeto de solucionar a la mayor brevedad posible esta laguna legal existente en nuestra Comunidad Autónoma, es necesario modificar la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, añadiendo un título que regule la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en nuestro ámbito territorial, especialmente cuando presten servicios de naturaleza urbana.

Por otra parte, 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 (Asunto C-50/21) 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).

La Sentencia del TJUE ha venido a cambiar radicalmente el panorama en esta materia y se hace necesario aplicar criterios que, tal como recoge la jurisprudencia europea, respondan a la consecución de «objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de protección del medio ambiente».

Se trata de una modificación necesaria que se plantea con carácter excepcional y exige una atención urgente para dar solución a situaciones que se están dilatando en el tiempo. Además de dar cumplimiento al mandato del Tribunal Europeo, también resulta obligado modificar la legislación vigente para dar mayor relevancia a la consecución de objetivos ambientales, energéticos y de utilización de los recursos a la hora de tomar decisiones sobre los transportes discrecionales en vehículos de turismo.



Consecuencia de ello fue la promulgación del 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, cuyo Título IV del Libro tercero adapta el régimen jurídico de los servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC) a la mencionada sentencia, de 8 de junio de 2023, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Así, a través del citado Real Decreto ley 5/2023 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 habilita a las comunidades autónomas para que establezcan otros, con el fin de hacer frente a la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público en su ámbito territorial. También se recoge la posibilidad de que las entidades locales, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, ordenen la prestación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo, lo que incluye los servicios de arrendamiento con conductor.

Por lo tanto, a través de este decreto ley se lleva a cabo la modificación del artículo 1 de la Ley 10/2014 ampliándose el objeto y el ámbito de aplicación, se añade un nuevo Título, bajo la denominación de Título V bis, en el que se regulan los títulos habilitantes y la prestación de servicios del arrendamiento de vehículos con conductor, incluyendo los servicios urbanos, se incorporan los criterios medioambientales regulados en el artículo 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y se prevé que las entidades locales podrán establecer, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de movilidad, medidas aplicables a la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor en su término municipal, acordes con las necesidades y características de cada localidad.

Al incluir en la Ley un nuevo Título, en el que se regulan determinados aspectos de las VTC, es conveniente cambiar el título de la Ley, en el sentido de añadir “y del arrendamiento de vehículos con conductor”.

Con el fin de adecuar el contenido de la Ley objeto de modificación a la regulación actual de determinadas materias, resulta preciso modificar las referencias que en la misma se hacen a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, así como la normativa procedimental sancionadora que se dicte en materia de transportes y en el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, al estar estas derogadas y sustituirlas por las vigentes como son



la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El decreto ley incluye una disposición transitoria primera denominada suspensión de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor y una disposición transitoria segunda que regula el régimen de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes al momento de la aprobación de este decreto ley.

Por último, el texto incorpora una disposición final primera relativa a la cláusula de supletoriedad, una disposición final segunda de habilitación para el desarrollo reglamentario y una disposición final tercera bajo la denominación de entrada en vigor.

La presente modificación se adecúa a los principios de buena regulación recogidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en cuanto a la necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia.

Se cumple con el principio de necesidad, ya que se trata de articular, en el contexto competencial propio y el de la habilitación normativa operada por el Real Decreto ley 13/2018, las modificaciones legislativas necesarias para reaccionar ante el nuevo escenario de regulación del arrendamiento de vehículos con conductor.

Asimismo, el decreto ley promueve una mayor eficacia, pues en su aplicación se tiende a la racionalización de la gestión de los servicios de transporte por carretera y a una mejora regulatoria, que incluye reformas en el funcionamiento del sector del transporte público de personas en vehículos de turismo.

Para garantizar el principio de seguridad jurídica, esta norma se ha elaborado de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea.

Además, contribuye al cumplimiento de los principios de proporcionalidad y seguridad jurídica pues a través de este decreto ley se regula lo estrictamente necesario para alcanzar la finalidad que se persigue, que es la de solventar un vacío legal que perjudica a un sector de la actividad económica y a los consumidores y usuarios.

Se cumple con el principio de transparencia en cuanto se llevará a cabo la publicación de la norma en el «Boletín Oficial de la Región de Murcia», en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web de la Comunidad Autónoma.

Y, por último, el principio de eficiencia se podrá observar con la aplicación de este decreto ley, pues vendrá a producir para el conjunto de la ciudadanía



una mejora en la prestación de los servicios de transporte público de viajeros por carretera en vehículos de turismo en la Región de Murcia.

El órgano administrativo competente para proponer la aprobación del decreto ley es el Consejero de Fomento e Infraestructuras a iniciativa del Director General de Movilidad y Transporte en base a las competencias que ostenta en materia de Transportes y Movilidad de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 2 y 7 del Decreto del Consejo de Gobierno 182/2024 de 12 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

En virtud de cuanto antecede y de acuerdo con lo previsto en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, a propuesta del Consejero de Fomento e Infraestructuras, previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día XXXXXXXXXXXXXXXX,

DISPONGO

Artículo único. Modificación de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

La Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el título de la Ley que pasa a denominarse “Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.”

Dos. Se modifica el artículo 1, que queda redactado de la siguiente manera:

“Artículo 1. Objeto de la ley y ámbito de aplicación.

El objeto de esta ley es la regulación de los servicios de transporte público urbano e interurbano de viajeros, realizados en vehículos de turismo por medio de taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.”

Tres. Se añade un nuevo título, el título V bis, que incluirá el artículo 30 bis con la siguiente redacción:

“Título V bis

Arrendamiento de vehículos con conductor



Artículo 30 bis. Títulos habilitantes y prestación del servicio.

1. La prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor únicamente podrá realizarse por aquellas personas, físicas o jurídicas, que sean titulares de la correspondiente autorización administrativa que les habilite para ello otorgada por la consejería competente en materia de transportes en uso de las facultades delegadas por la Administración General del Estado, que habilitarán para la prestación de servicios de transporte interurbano de viajeros.

2. Para la realización de servicios de carácter urbano será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante otorgada por el municipio en el que esté residenciado el vehículo.

3. Conforme a lo dispuesto en la disposición transitoria única del Real decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, y el artículo 150 del Real decreto ley 5/2023, de 28 de junio, los Ayuntamientos podrán limitar el número máximo de licencias de arrendamiento de vehículos con conductor de cada municipio en función de las determinaciones que éstos establezcan en el ámbito urbano en el ejercicio de sus competencias sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica, y especialmente en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica y la garantía de la seguridad vial.

4. Los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no están sujetos a tarifa administrativa. No obstante, por razones de interés general para evitar precios abusivos para los usuarios, en situaciones especiales de alta demanda, el precio final del trayecto en ningún caso podrá duplicar el precio ordinario ofrecido para ese mismo trayecto por el operador de transporte o empresa intermediaria al usuario del servicio. En cualquier caso, las empresas o plataformas de VTC, con arreglo a lo establecido al artículo 182 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, deberán informar de manera clara a los usuarios de los precios que apliquen.”

Cuatro. Se modifica el artículo 41 que queda redactado del siguiente modo:

“El procedimiento para la imposición de sanciones previstas en esta ley, así como en la normativa procedimental sancionadora que se dicte en materia de transportes se ajustará a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en la Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El plazo máximo en que deba notificar la resolución del procedimiento sancionador será de un año contando desde la incoación de dicho procedimiento, sin que en ningún caso pueda entenderse iniciado el procedimiento mediante la formulación del correspondiente boletín de denuncia.



En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las reglas generales contenidas en la legislación de procedimiento administrativo, y en la normativa sobre recaudación de tributos.

El pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa será requisito necesario para que proceda la realización del visado y la autorización administrativa, tanto a la transmisión de licencias como a la renovación de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones.

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida, de forma voluntaria, hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación de la incoación del procedimiento sancionador, la cuantía pecuniaria se reducirá en un 30 %. Este pago implicará la conformidad con los hechos denunciados, la renuncia a presentar alegaciones y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.”

Disposición transitoria primera. Suspensión de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor.

1. Se suspende el otorgamiento de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor por el plazo de 24 meses, periodo en el que los ayuntamientos aprobarán sus ordenanzas reguladoras de este servicio en el ámbito urbano.

2. La suspensión afecta a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor pendientes de otorgamiento y a las que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de esta ley.

Disposición transitoria segunda. Autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes.

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a la entrada en vigor del presente decreto ley habilitan para la realización de transporte urbano de viajeros en los municipios en los que se encuentren residenciados los vehículos.

Disposición final primera. Cláusula de supletoriedad.

En todo lo no previsto en el presente decreto ley y sus normas de desarrollo se aplicarán las normas estatales reguladoras de los transportes por carretera.

Disposición final segunda. Habilitación para el desarrollo reglamentario.

Se habilita al Consejo de Gobierno y al titular de la Consejería competente en materia de transportes, en el ámbito de sus respectivas competencias, para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este decreto ley.



Región de Murcia
Consejería de Fomento
e Infraestructuras

Dirección General de Movilidad
y Transportes

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente decreto ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

Dado en Murcia, el día XXXXXXXXX.- El Presidente, Fernando López Miras.- El Consejero de Fomento e Infraestructuras, Jorge García Montoro.



**MEMORIA DE ANALISIS DE IMPACTO NORMATIVO (MAIN) DEL
BORRADOR DEL DECRETO-LEY POR EL QUE SE MODIFICA
LA LEY 10/2014, DE 27 DE NOVIEMBRE, REGULADORA DEL
TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHICULOS DE
TURISMO POR MEDIO DE TAXI DE LA COMUNIDAD
AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA**

La presente Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) se estructura con arreglo a la Resolución de 29 de julio de 2022 de la Secretaría General de la Consejería de la Mujer, Igualdad, LGTBI, Familias, Política Social y Transparencia por la que se da publicidad al acuerdo de Consejo de Gobierno de aprobación de la Guía Metodológica para la elaboración de una memoria de análisis de impacto normativo (MAIN) en la Región de Murcia, y la Guía metodológica sobre la evaluación normativa en la Región de Murcia, adoptado en su sesión de 28 de julio de 2022, (BORM de 12 de agosto de 2022), de acuerdo con lo establecido en el artículo 46.3 y 53.1 de la Ley 6/2004, de 28 de diciembre, del Estatuto del Presidente y del Consejo de Gobierno de la Región de Murcia.

ESTRUCTURA DE LA MEMORIA

1. Ficha resumen
2. Justificación de la MAIN abreviada.
3. Oportunidad y motivación técnica.
4. Contenido, análisis jurídico y descripción de la tramitación.
5. Informe de impacto presupuestario y cargas administrativas.
6. Informe de impacto por razón de género.
7. Impacto de diversidad de género.
8. Impacto sobre la infancia y la adolescencia.



9.-Impacto sobre la familia.

10.- Impacto sobre la Agenda 2030

11.-Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

12.- Otros impactos.

1. FICHA RESUMEN

DATOS GENERALES	
Órgano impulsor/Consejería proponente	Dirección General de Movilidad y Transportes/Consejería de Fomento e Infraestructuras
Título de la norma	Decreto-Ley por el que se modifica la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia
Tipo de Memoria	Abreviada
Fecha	11/06/2025
OPORTUNIDAD Y MOTIVACIÓN TÉCNICA	
Situación que se regula	Arrendamiento de vehículo con conductor,
Finalidad del proyecto	Actualizar materia en sector del transportes.
Principales alternativas consideradas	Actualización necesaria
CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y TRAMITACIÓN	
Tipo de norma	Decreto-Ley
Competencia de la CARM	Artículo 10.4 LO4/1982, de 9 de junio
Estructura y contenido de la norma	Artículo Único, con cuatro apartados, 2 disposiciones transitorias, 3 disposiciones finales



Inclusión de la propuesta en el Plan Anual Normativo	NO
Novedades introducidas	servicios urbanos arrendamiento de vehículos con conductor
Normas cuya vigencia resulte afectada	No
ESTUDIO DE CARGAS ADMINISTRATIVAS	
Supone una reducción de cargas administrativas. Cuantificación estimada	
Incorpora nuevas cargas administrativas. Cuantificación estimada	NO
Si afecta a las cargas administrativas	NO
ANALISIS DE IMPACTOS	
IMPACTO PRESUPUESTARIO	
Repercusión presupuestaria. Implicagasto/ingreso	NO
IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO	Nulo
IMPACTO DE DIVERSIDAD DE GÉNERO	Nulo
IMPACTO SOBRE LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA	Nulo
IMPACTO SOBRE LA FAMILIA	Nulo
IMPACTO AGENDA 2030	Nulo
OTROS IMPACTOS	Nulo

2. JUSTIFICACIÓN DE MAIN ABREVIADA

El presente Decreto-Ley tiene por objeto proceder a la modificación de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia

Esta MAIN se elabora de forma abreviada al tratarse de una normativa con una repercusión limitada a un determinado sector del transporte público, de la que no se derivan impactos apreciables como cargas



administrativas, ni impacto negativo a nivel presupuestario, ya que no existe un coste para los destinatarios de la norma que se pretende aprobar, ni económico ni por razón de género ni cualquier otro. En este sentido, y en aplicación de la Resolución de 29 de julio de 2022 de la Secretaría General de la Consejería de la mujer, Igualdad, LGTBI, Familias, Política Social y Transparencia, por la que se da publicidad al acuerdo de Consejo de Gobierno de aprobación de la Guía Metodológica para la elaboración de una memoria de análisis de impacto normativo (MAIN) en la Región de Murcia, y la guía metodológica sobre la evaluación normativa en la Región de Murcia, adoptado en su sesión de 28 de julio de 2022, se opta por la realización de una MAIN abreviada, siguiendo la estructura prevista para la misma en dicha norma.

3. OPORTUNIDAD Y MOTIVACIÓN TÉCNICA.

El artículo 10 del Estatuto de Autonomía atribuye a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia la competencia exclusiva sobre el transporte por carretera que discurra íntegramente dentro de su ámbito territorial, para cuyo ejercicio le corresponde la potestad legislativa, la potestad reglamentaria y la función ejecutiva.

El Real Decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, modifica el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, de forma que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) de ámbito nacional pasa a habilitar, exclusivamente, para realizar transporte interurbano de viajeros, produciéndose un vacío normativo en lo que respecta a los servicios de carácter urbano, que pueden ser objeto de regulación por parte de las Comunidades Autónomas.

Esta importante modificación de la normativa reguladora de las VTC, hace que sea preciso y urgente solventar con la máxima celeridad el vacío legal existente para la prestación del servicio en el ámbito urbano y, por tanto, la incertidumbre y falta de seguridad jurídica generada en los titulares de autorizaciones VTC y en las personas consumidoras y usuarias en la Región de Murcia. Lo contrario tendría un notable impacto en términos económicos y de empleo, restringiéndose inadecuadamente la oferta de medios de transporte a toda la ciudadanía en el ámbito urbano. Es evidente la necesidad de fijar un marco estable que garantice el derecho de los usuarios a utilizar este modo de transporte en condiciones óptimas, como de las empresas de transporte de desarrollar su actividad en condiciones de competencia efectiva.

Por tanto, la urgencia de la regulación contenida en este decreto ley se fundamenta, en la necesidad de que la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia disponga de un nuevo instrumento normativo que permita, en esta ocasión, proyectar de forma adecuada e inmediata las



competencias de la administración autonómica y de las administraciones locales en materia de transporte de viajeros sobre la actividad de alquiler de vehículos con conductor.

La necesidad de una intervención legislativa inmediata justifica que el Consejo de Gobierno haga uso de la facultad legislativa excepcional del decreto ley reconocida en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, ya que se da el supuesto de hecho que la habilita, es decir, la necesidad extraordinaria y urgente.

Esta necesidad extraordinaria y urgente responde a la identificación concreta de la situación fáctica que se ha expuesto y que se deriva de la acción legislativa impulsada por la Administración General del Estado por medio del Real Decreto ley 13/2018, lo cual requiere, ante el vacío normativo existente derivado de la falta de regulación integral en nuestra Comunidad Autónoma de la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor, de una intervención normativa por parte del poder ejecutivo para hacer frente a los objetivos de gobernabilidad.

Los objetivos de gobernabilidad que convergen en este tema requieren de este tratamiento normativo: se trata de articular, en el contexto competencial propio y el de la habilitación normativa operada por el Real Decreto ley 13/2018, las modificaciones legislativas necesarias para reaccionar ante el nuevo escenario de regulación del arrendamiento de vehículos con conductor.

Por ello, con el objeto de solucionar a la mayor brevedad posible esta laguna legal existente en nuestra Comunidad Autónoma, es necesario modificar la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, añadiendo un título que regule la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor en nuestro ámbito territorial, especialmente cuando presten servicios de naturaleza urbana.

Por otra parte, 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 (Asunto C-50/21) 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).

La Sentencia del TJUE ha venido a cambiar radicalmente el panorama en esta materia y se hace necesario aplicar criterios que, tal como recoge la jurisprudencia europea, respondan a la consecución de



«objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de protección del medio ambiente».

Se trata de una modificación necesaria que se plantea con carácter excepcional y exige una atención urgente para dar solución a situaciones que se están dilatando en el tiempo. Además de dar cumplimiento al mandato del Tribunal Europeo, también resulta obligado modificar la legislación vigente para dar mayor relevancia a la consecución de objetivos ambientales, energéticos y de utilización de los recursos a la hora de tomar decisiones sobre los transportes discrecionales en vehículos de turismo.

Consecuencia de ello fue la promulgación del 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, cuyo Título IV del Libro tercero adapta el régimen jurídico de los servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC) a la mencionada sentencia, de 8 de junio de 2023, del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Así, a través del citado Real Decreto ley 5/2023 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 habilita a las comunidades autónomas para que establezcan otros, con el fin de hacer frente a la buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público en su ámbito territorial. También se recoge la posibilidad de que las entidades locales, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, ordenen la prestación de servicios de transporte de viajeros en vehículos de turismo, lo que incluye los servicios de arrendamiento con conductor.

Por lo tanto, a través de este decreto ley se lleva a cabo la modificación del artículo 1 de la Ley 10/2014 ampliándose el objeto y el ámbito de aplicación, se añade un nuevo Título, bajo la denominación de Título V bis, en el que se regulan los títulos habilitantes y la prestación de servicios del arrendamiento de vehículos con conductor, incluyendo los servicios urbanos, se incorporan los criterios medioambientales regulados en el artículo 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y se prevé que las entidades locales podrán establecer, en el ejercicio de las competencias que tienen atribuidas, como parte de la planificación y ejecución de sus políticas de movilidad, medidas



aplicables a la prestación de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor en su término municipal, acordes con las necesidades y características de cada localidad.

Al incluir en la Ley un nuevo Título, en el que se regulan determinados aspectos de las VTC, es conveniente cambiar el título de la Ley, en el sentido de añadir “y del arrendamiento de vehículos con conductor”.

Con el fin de adecuar el contenido de la Ley objeto de modificación a la regulación actual de determinadas materias, resulta preciso modificar las referencias que en la misma se hacen a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, así como la normativa procedimental sancionadora que se dicte en materia de transportes y en el Reglamento del Procedimiento para el Ejercicio de la Potestad Sancionadora, aprobado por Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, al estar estas derogadas y sustituirlas por las vigentes como son la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

4. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y TRAMITACIÓN

Contenido:

Artículo único. *Modificación de la Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.*

La Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia queda modificada en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el título de la Ley que pasa a denominarse “Ley 10/2014, de 27 de noviembre, reguladora del transporte público de personas en vehículos de turismo por medio de taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.”

Dos. Se modifica el artículo 1, que queda redactado de la siguiente manera:



“Artículo 1. Objeto de la ley y ámbito de aplicación.

El objeto de esta ley es la regulación de los servicios de transporte público urbano e interurbano de viajeros, realizados en vehículos de turismo por medio de taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor, que transcurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Tres. Se añade un nuevo título, el título V bis, que incluirá el artículo 30 bis con la siguiente redacción:

“Título V bis

Arrendamiento de vehículos con conductor

Artículo 30 bis. Títulos habilitantes y prestación del servicio.

1. La prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor únicamente podrá realizarse por aquellas personas, físicas o jurídicas, que sean titulares de la correspondiente autorización administrativa que les habilite para ello otorgada por la consejería competente en materia de transportes en uso de las facultades delegadas por la Administración General del Estado, que habilitarán para la prestación de servicios de transporte interurbano de viajeros.

2. Para la realización de servicios de carácter urbano será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia habilitante otorgada por el municipio en el que esté residenciado el vehículo.

3. Conforme a lo dispuesto en la disposición transitoria única del Real decreto ley 13/2018, de 28 de septiembre, y el artículo 150 del Real decreto ley 5/2023, de 28 de junio, los Ayuntamientos podrán limitar el número máximo de licencias de arrendamiento de vehículos con conductor de cada municipio en función de las determinaciones que éstos establezcan en el ámbito urbano en el ejercicio de sus competencias sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica, y especialmente en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica y la garantía de la seguridad vial.

4. Los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no están sujetos a tarifa administrativa. No obstante, por razones de interés general para evitar precios abusivos para los usuarios, en situaciones especiales de alta demanda, el precio final del trayecto en ningún caso podrá duplicar el precio ordinario ofrecido para ese mismo trayecto por el operador de transporte o empresa intermediaria al usuario del servicio. En cualquier caso, las empresas o plataformas de VTC, con



arreglo a lo establecido al artículo 182 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, deberán informar de manera clara a los usuarios de los precios que apliquen.”

Cuatro. Se modifica el artículo 41 que queda redactado del siguiente modo:

“El procedimiento para la imposición de sanciones previstas en esta ley, así como en la normativa procedimental sancionadora que se dicte en materia de transportes se ajustará a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en la Ley 40/2015, de 1 octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

El plazo máximo en que deba notificar la resolución del procedimiento sancionador será de un año contando desde la incoación de dicho procedimiento, sin que en ningún caso pueda entenderse iniciado el procedimiento mediante la formulación del correspondiente boletín de denuncia.

En relación con la ejecución de las sanciones, serán de aplicación las reglas generales contenidas en la legislación de procedimiento administrativo, y en la normativa sobre recaudación de tributos.

El pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa será requisito necesario para que proceda la realización del visado y la autorización administrativa, tanto a la transmisión de licencias como a la renovación de los vehículos con los que se hayan cometido las infracciones.

En todos aquellos supuestos en que el interesado decida, de forma voluntaria, hacer efectiva la sanción antes de que transcurran los 30 días siguientes a la notificación de la incoación del procedimiento sancionador, la cuantía pecuniaria se reducirá en un 30 %. Este pago implicará la conformidad con los hechos denunciados, la renuncia a presentar alegaciones y la terminación del procedimiento, debiendo, no obstante, dictarse resolución expresa.”

.”



Se añade una disposición transitoria primera y segunda, quedando redactadas del siguiente modo:

Disposición transitoria primera. Suspensión de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor.

1. Se suspende el otorgamiento de autorizaciones y licencias de arrendamiento de vehículos con conductor por el plazo de 24 meses, periodo en el que los ayuntamientos aprobarán sus ordenanzas reguladoras de este servicio en el ámbito urbano.

2. La suspensión afecta a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor pendientes de otorgamiento y a las que se puedan solicitar a partir de la entrada en vigor de esta ley.

Disposición transitoria segunda. Autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes.

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a la entrada en vigor del presente decreto ley habilitan para la realización de transporte urbano de viajeros en los municipios en los que se encuentren residenciados los vehículos.

Se añaden dos disposiciones finales quedando redactadas de siguiente modo:

Disposición final primera. Cláusula de supletoriedad.

En todo lo no previsto en el presente decreto ley y sus normas de desarrollo se aplicarán las normas estatales reguladoras de los transportes por carretera.

Disposición final segunda. Habilitación para el desarrollo reglamentario.

Se habilita al Consejo de Gobierno y al titular de la Consejería competente en materia de transportes, en el ámbito de sus respectivas competencias, para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este decreto ley.

Y, la disposición final pasa a enumerarse, disposición final tercera.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente decreto ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.



Análisis jurídico

A) Ordenamiento Jurídico español

El Decreto-ley constituye un instrumento previsto constitucionalmente y contemplado en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, cuya aprobación legítima precisa que concurra una situación de urgente necesidad. La finalidad de la norma ha de ser remediar una situación concreta de interés general que exige una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido para la tramitación parlamentaria de las leyes.

La «extraordinaria y urgente necesidad» demanda, según el Tribunal Constitucional, dos elementos: «la presentación explícita y razonada de los motivos que han sido tenidos en cuenta por el Gobierno en su aprobación», es decir, la urgencia, y «la existencia de una necesaria conexión entre la situación de urgencia definida y la medida concreta adoptada para subvenir a ella». Ahora bien, la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad, pues lo que aquí debe importar es que tales circunstancias efectivamente concurren.

El presente decreto-ley respeta los límites establecidos en el Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia para el uso de este instrumento normativo, pues no afecta a la regulación de las materias vetadas en su artículo 30.3, toda vez que es palmaria la concurrencia de la urgente necesidad para evitar el vacío legal existente en la Región de Murcia de la regulación de determinados aspectos del sector del taxi así como del arrendamiento de vehículos con conductor.

B) Ordenamiento Jurídico europeo

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 (Asunto C-50/21) que vino a clarificar la controversia abierta por la modificación del artículo 48.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), que reinstauró la posibilidad de establecer una proporcionalidad entre el número de licencias de taxi y el de autorizaciones para el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC). También se pronunció sobre la posibilidad de exigir una licencia o autorización municipal, además de la autorización autonómica, requisito que se exigirá en nuestra regulación con el objeto de realizar servicios urbanos.



La Sentencia del TJUE ha venido a cambiar radicalmente el panorama en esta materia y se hace necesario aplicar criterios que, tal como recoge la jurisprudencia europea, respondan a la consecución de «objetivos de buena gestión del transporte, del tráfico y del espacio público, así como de protección del medio ambiente».

Se trata de una modificación necesaria que se plantea con carácter excepcional y exige una atención urgente para dar solución a situaciones que se están dilatando en el tiempo. Además de dar cumplimiento al mandato del Tribunal Europeo, también resulta obligado modificar la legislación vigente para dar mayor relevancia a la consecución de objetivos ambientales, energéticos y de utilización de los recursos a la hora de tomar decisiones sobre los transportes discrecionales en vehículos de turismo.

Tramitación

El órgano administrativo del texto proponente es el Consejero de Fomento e Infraestructuras a iniciativa del Director General de Movilidad y Transporte en base a las competencias que ostenta en materia de Transportes y Movilidad de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 2 y 7 del Decreto del Consejo de Gobierno 182/2024 de 12 de septiembre, por el que se establecen los Órganos Directivos de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

Debe ser informado por los Servicios Jurídicos de la Secretaría General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.

Y, de acuerdo con lo previsto en el artículo 30.3 del Estatuto de Autonomía para la Región de Murcia, debe elevarse al Consejo de Gobierno, para su aprobación.

5 .INFORME DE IMPACTO PRESUPUESTARIO Y DE CARGAS ADMINISTRATIVAS.

Se consideran cargas administrativas aquellas actividades de naturaleza administrativa que deben llevar a cabo las empresas y ciudadano.

La norma propuesta no establece cargas administrativas nuevas para los ciudadanos, ya que hace referencia a la obtención de licencias /autorizaciones para VTC ya previstas en la normativa estatal y autonómica.

El impacto presupuestario de la norma sería nulo, puesto que no supone incremento del gasto público para la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.



6. INFORME DE IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO.

El impacto en función del género del proyecto es nulo o neutral, por cuanto no existen desigualdades de partida en relación a la igualdad de oportunidades y de trato entre hombres y mujeres, siendo irrelevante en este aspecto.

7.- IMPACTO DE DIVERSIDAD DE GÉNERO

La presente norma tiene efectos directos sobre personas físicas, en el aspecto económico, pero no existen indicadores que puedan examinar los resultados de la aplicación de la misma en materia de diversidad sexual, identidad y expresión de género. Por tanto no afecta en este sentido, y no es preciso ningún ajuste en relación con las medidas para garantizar la igualdad real y efectiva de personas gais, lesbianas, bisexuales, transexuales, transgénero e intersexuales, de las reguladas en la Ley 8/2016, de 27 de mayo, de igualdad social de lesbianas, gais, bisexuales, transexuales, transgénero e intersexuales, y de políticas públicas contra la discriminación por orientación sexual e identidad de género en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

8.- IMPACTO SOBRE LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 quinquies de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil, resulta obligatorio incluir en la MAIN este impacto.

La norma propuesta no tendrá efectos, ni directos o indirectos, sobre la infancia y la adolescencia. En relación con la regulación que se realiza del arrendamiento de vehículos con conductor y de los taxis no existen desigualdades y no se modifica esta situación.

9.-IMPACTO SOBRE LA FAMILIA.

De conformidad con lo dispuesto en disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, resulta obligatorio incluir en la MAIN este impacto, en el que se analiza si la norma propuesta pueda tener efectos, directos o indirectos, sobre la familia, realizándose una previsión sobre los



resultados de la aplicación de la misma. En cuanto a la presente norma, no existen desigualdades a estos efectos y no se prevé la modificación de esta situación, ya que la propuesta normativa no afecta a la familia.

10.- IMPACTO SOBRE LA AGENDA 2030.

El impacto relativo a la proyección de la futura norma en la consecución de la Agenda2030, se recomienda incluir en la MAIN por aplicación de la Resolución de la Secretaría General de la Consejería de Transparencia, Participación y Administración Pública por la que se da publicidad al Acuerdo de Consejo de Gobierno de aprobación del Plan de mejora Regulatoria y Calidad normativa de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, adoptado en su sesión de 1 de julio de 2021, y el Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030 en la Región de Murcia, aprobado por el Consejo de Gobierno en su sesión de 29 de diciembre de 2020.

Para efectuar este análisis es preciso estudiar el impacto que la norma proyectada pueda producir en la consecución de los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda2030 como forma de detectar ex ante los impactos negativos o las ausencias de impacto del proyecto normativo en tales objetivos y poder reorientar su enfoque para garantizar su cumplimiento.

La norma no produce ninguna modificación que afecte a los objetivos ni a ninguna de sus metas. La norma no afecta a la sostenibilidad en ninguna de sus tres dimensiones (Económica, Social y Medioambiental) y no se contiene a lo largo de la propuesta normativa ninguna mención a la Agenda2030.

11.- IMPACTO EN MATERIA DE IGUALDAD DE OPORTUNIDADES, NO DISCRIMINACIÓN Y ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

Este impacto se incluye en la MAIN por aplicación del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social y de la Ley 4/2017, de 27 de junio, de accesibilidad universal de la Región de Murcia.

En este supuesto no afecta a las personas con discapacidad, en cuanto que poseen esta característica. Se trata de una medida de tipo económico que no distingue en este sentido.

12.- OTROS IMPACTOS.

No existe incidencia sobre otros ámbitos, que los descritos anteriormente.



Región de Murcia
Consejería de Fomento
e Infraestructuras

Dirección General de Movilidad
y Transportes

La Jefa de Servicio de Transportes

M^a Angustias Mesa del Castillo Fernández

VºBº El Subdirector General de Movilidad y Transportes

Antonio-Sergio Sánchez- Solís de Querol

11/06/2025 14:22:21

MESA DEL CASTILLO, FERNANDEZ, MARIA ANGUSTIAS

11/06/2025 14:19:02

SANCHEZ-SOLIS DE QUEROL, ANTONIO

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico archivado por la Comunidad Autónoma de Murcia, según artículo 27.3.c) de la Ley 39/2015. Los firmantes y las fechas de firma se muestran en los recuadros. Su autenticidad puede ser contrastada accediendo a la siguiente dirección: <https://sede.carm.es/verificardocumentos> e introduciendo del código seguro de verificación (CSV)