

**DICTAMEN 2/2026 DEL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE ANDALUCÍA  
SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE DESARROLLA LA  
LEY 2/2003, DE 12 DE MAYO, DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES  
URBANOS Y METROPOLITANOS DE VIAJEROS EN ANDALUCÍA, EN  
MATERIA DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR**

*Aprobado por el Pleno en la sesión celebrada el día 3 de junio de 2026*

**Índice**

**I. Antecedentes**


**II. Contenido**

**III. Observaciones generales**

**IV. Observaciones al articulado**

**V. Conclusiones**



Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR	03/06/2026	
	JUAN ANTONIO MARIN LOZANO		
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 1/19	




## I. Antecedentes

La Ley 5/1997, de 26 de noviembre, del Consejo Económico y Social de Andalucía, establece en su artículo 4.1 la función de emitir, con carácter preceptivo, informes sobre los anteproyectos de leyes que regulen materias socioeconómicas y laborales y proyectos de decretos que, a juicio del Consejo de Gobierno, posean una especial trascendencia en la regulación de dichas materias.

En este sentido, el día 7 de mayo de 2026, tuvo entrada en el Consejo Económico y Social de Andalucía escrito de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, solicitando la emisión de Dictamen sobre el Proyecto de Decreto por el que se desarrolla la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

Por acuerdo de la Comisión Permanente del Consejo Económico y Social de Andalucía, el mismo día de su entrada, la solicitud de dictamen fue trasladada a la Comisión de Trabajo Consumo, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio con el fin de que llevase a cabo el correspondiente examen del texto normativo y adoptase el acuerdo previsto en el artículo 44 del Reglamento de Organización y Funcionamiento Interno del CES de Andalucía.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 2/19	



## II. Contenido

El proyecto de decreto que se somete a dictamen tiene por objeto desarrollar reglamentariamente el capítulo II del título II de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Andalucía, relativo a las condiciones para la prestación del servicio de transporte de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor en el ámbito de la Comunidad Autónoma Andaluza, y determinar, conforme a lo dispuesto en el artículo 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, los requisitos específicos para el otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en Andalucía.

El marco competencial de la norma viene definido por el artículo 64.1. 3ª del Estatuto de Autonomía para Andalucía, según el cual le corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario discorra íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

Por su parte, el marco normativo está integrado por la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, modificada por el Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, con la finalidad de regular la actividad del arrendamiento de vehículos con conductor de forma integrada con el resto de normas vigentes en Andalucía, tras las nuevas exigencias introducidas por el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, y por el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, que, como consecuencia del fallo del Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su Sentencia de 8 de junio de 2023, modificó, en su título IV del libro tercero, el régimen jurídico de los servicios de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor incorporando, entre otros aspectos, una modificación de la redacción del artículo 99 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, con el fin de condicionar el otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor al cumplimiento de criterios medioambientales sobre mejora de la calidad del aire y reducción de emisiones CO2 de la comunidad en que pretenda domiciliarse la autorización, habilitando a las Comunidades Autónomas a establecer por vía reglamentaria nuevas limitaciones basadas en criterios objetivos, amparados en razones imperiosas de interés general.

La norma obedece a la necesidad de dar desarrollo reglamentario a las previsiones contenidas en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, garantizado la prestación del servicio de VTC, con profesionalidad y regulando el otorgamiento de autorizaciones conforme a criterios medioambientales y

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 3/19	



socioeconómicos que garanticen una gestión adecuada y sostenible con el medio ambiente y con el interés general de la población destinataria del mismo en el ámbito territorial de Andalucía.

El proyecto de decreto se estructura en una parte expositiva y otra dispositiva, que se divide, a su vez, en dieciséis artículos, englobados en seis capítulos, además de una disposición adicional, dos disposiciones transitorias y cinco disposiciones finales. Su estructura es la siguiente:

**Capítulo I. Disposiciones generales** (artículo 1).

Contiene el objeto de la norma.

**Capítulo II. Prestación del servicio de alquiler con conductor** (artículos 2 a 4).

Regula los criterios objetivos determinantes de la concesión de autorizaciones VTC, el régimen de precio máximo en supuestos especiales de alta demanda para evitar precios abusivos para los usuarios en las citadas circunstancias, y la documentación de control a bordo del vehículo para los supuestos que por cualquier motivo no se encuentre operativo el Registro de Comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor.

**Capítulo III. De los conductores y conductoras** (artículos 5 a 10).

Se ocupa de los requisitos para ejercer la profesión de conductor de vehículos VTC, así como el examen para la obtención del certificado de capacitación profesional y materias sobre las que versará, los requisitos de las personas aspirantes, su convocatoria y desarrollo de los exámenes, la expedición del certificado de capacitación profesional VTC, y la vigencia de este.

**Capítulo IV. De los vehículos** (artículo 11 a 13).

Recoge las normas sobre las características técnicas de los vehículos VTC, la publicidad en estos, tanto en su interior como en su exterior, y el deber, de las personas titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de cumplir con el porcentaje de vehículos adaptados que se determine por la normativa de accesibilidad vigente en cada momento.

**Capítulo V. De los derechos y obligaciones de las personas usuarias** (artículos 14 y 15).

Contiene tanto los derechos de las personas usuarias, entre los que se encuentran el acceder a la información general sobre las tarifas aplicables a los viajes, el disponer de las hojas de reclamaciones vigentes conforme a la normativa de consumo o en caso de cancelación unilateral del servicio por la empresa contratada, derecho a percibir una

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR	03/06/2026	
	JUAN ANTONIO MARIN LOZANO		
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 4/19	



indemnización por importe equivalente a la penalización prevista por la empresa para las anulaciones de los servicios por parte de los clientes, como las obligaciones, tales como abonar el precio del servicio según las condiciones acordadas, utilizar correctamente los elementos del vehículo y no producir ningún deterioro o destrucción de estos o mantener una actitud respetuosa con el conductor, evitando comportamientos agresivos o intimidatorios, así como comportamientos que puedan desviar su atención.

**Capítulo VI. Infracciones y sanciones** (artículo 16).

Comprende la aplicación del régimen sancionador previsto en el título V de la Ley de 16/1987, de 30 de julio y en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

**Disposición adicional única.** *Protección de datos.*

**Disposición transitoria primera.** *Publicidad de los vehículos.*

**Disposición transitoria segunda.** *Capacitación profesional de los conductores VTC.*

**Disposición final primera.** *Modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.*

**Disposición final segunda.** *Modificación de la Orden de 31 de marzo de 2017, por la que se regula el uso de un distintivo obligatorio para los vehículos de alquiler con conductor autorizados en la Comunidad Autónoma de Andalucía.*

**Disposición final tercera.** *Modificación de la Orden de 5 de abril de 2022, por la que se establece el Régimen Tarifario de los Servicios Interurbanos de Transporte Público Discrecional de Personas Viajeras por Carretera en Vehículos de Turismo.*

**Disposición final cuarta.** *Habilitación.*

**Disposición final quinta.** *Entrada en vigor.*

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR	03/06/2026	
	JUAN ANTONIO MARIN LOZANO		
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 5/19	



### III. Observaciones generales

#### **Primera. Sobre la oportunidad del proyecto de decreto y el retraso en su desarrollo reglamentario.**

El Consejo Económico y Social de Andalucía valora la oportunidad del proyecto de decreto, en cuanto viene a completar el marco normativo aplicable a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en Andalucía, de conformidad con las habilitaciones previstas en la normativa estatal y autonómica aplicable.

No obstante, debe ponerse de manifiesto que el desarrollo reglamentario se produce con un retraso significativo respecto de los plazos inicialmente previstos. Los aspectos que ahora vienen a regularse parten, en buena medida, de las modificaciones introducidas en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, mediante el Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, cuya entrada en vigor se produjo el 30 de septiembre de 2022, estableciéndose un plazo de un año para su desarrollo reglamentario. Ello supone que se viene acumulando un retraso cercano a los tres años.

Este retraso resulta especialmente relevante si se tiene en cuenta que las materias objeto de regulación afectan a elementos sustanciales de la prestación del servicio, a la protección de los derechos de las personas consumidoras y usuarias, a la estabilidad del sector, a las condiciones laborales y a la calidad del servicio prestado a la ciudadanía.

#### **Segunda. Sobre la necesidad de una ordenación equilibrada del sector y su integración en el modelo de movilidad.**

El Consejo considera que la ordenación del transporte de viajeros en vehículos de turismo constituye una política pública dentro de un sector estratégico, con efectos directos sobre el modelo de movilidad, la cohesión territorial, la calidad del empleo y la capacidad de intervención de la Administración en una actividad económica con incidencia en el interés general.

Desde esta perspectiva, se valora que el proyecto de decreto suponga un avance en el desarrollo reglamentario de la normativa autonómica, si bien se estima necesario reforzar determinados aspectos para garantizar una ordenación equilibrada del sistema de transporte urbano, metropolitano e interurbano. En particular, el texto debería integrar la actividad VTC en una concepción global del sistema de transporte.

En este sentido, se considera conveniente que el proyecto de decreto defina con mayor claridad el papel de la actividad VTC como un servicio público dentro de un sistema de movilidad sostenible y equilibrado, evitando que su desarrollo se produzca de forma desordenada. Esta integración debe permitir compatibilizar la ordenación pública del

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 6/19	



sector con la innovación, la digitalización, la competencia efectiva y la capacidad de adaptación de la oferta a la demanda.

Por último, dado que los criterios sobre movilidad, oferta de transporte y funcionamiento del sector tienen una clara dimensión económica, social y laboral, se considera oportuno que el proyecto de decreto prevea mecanismos estables de participación institucional y diálogo social, con presencia de los agentes económicos y sociales más representativos. Esto permitiría reforzar el seguimiento y la evaluación de las medidas adoptadas.

**Tercera. Sobre la libertad de empresa, la competencia efectiva y la intervención pública.**

El Consejo considera que la regulación pública de la actividad VTC debe tener presente la libertad de empresa y de mercado, así como la necesidad de garantizar la competencia efectiva. La actividad VTC opera en un marco de actividad empresarial autorizada que debe conciliar la libertad de empresa y la competencia con la adecuada ordenación de la movilidad urbana e interurbana.

Por ello, la sujeción de esta actividad a autorización administrativa no debe impedir su desarrollo ni su integración en el ecosistema de movilidad urbana. La regulación debe orientarse a garantizar la competencia efectiva, la transparencia y la calidad del servicio, evitando restricciones injustificadas que limiten la innovación, la digitalización y la capacidad de adaptación de la oferta a la demanda real.

Al mismo tiempo, debe reconocerse la capacidad de la Administración para intervenir cuando existan razones acreditadas de interés general. Dicha intervención debe apoyarse en criterios objetivos, proporcionados y vinculados a necesidades reales de ordenación, evitando que la regulación se convierta en una relación de requisitos que obstaculicen el desarrollo de la actividad sin aportar beneficios claros en términos de movilidad, protección de las personas usuarias, sostenibilidad, seguridad jurídica o calidad del empleo.

**Cuarta. Sobre los precios dinámicos, la transparencia y la protección de las personas usuarias.**

El Consejo considera que la oferta de precios bajo demanda, esto es, los precios dinámicos o variables en función de factores como la disponibilidad de vehículos, la demanda, la distancia, el tráfico, el horario o los eventos, puede considerarse compatible con la regulación del sector siempre que respete los principios esenciales de transparencia previa, ausencia de prácticas discriminatorias o engañosas y conocimiento claro del precio final antes de la contratación.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 7/19	



La clave no debe situarse necesariamente en prohibir el precio dinámico por sí mismo, sino en asegurar que la persona usuaria conozca de forma clara el precio final antes de contratar, que pueda comparar alternativas y que no se produzcan abusos en los que medie la utilización de la opacidad algorítmica o en situaciones de alta demanda. Desde una perspectiva empresarial, la tarificación dinámica puede contribuir a una asignación más eficiente de recursos, incentivar la disponibilidad de vehículos en momentos de alta demanda y mejorar la respuesta del mercado.

La utilización de conceptos abiertos puede generar inseguridad jurídica y dificultar el control administrativo. Por ello, se considera necesario reforzar la información previa a las personas usuarias, la trazabilidad de los precios y la capacidad de supervisión por parte de la Administración.

En consecuencia, el proyecto de decreto debería concretar con mayor precisión los criterios aplicables a los supuestos de alta demanda, la determinación del precio ordinario, la metodología de cálculo del incremento máximo permitido y la información que deben conservar operadores y plataformas para facilitar el control administrativo.

**Quinta. Sobre la centralidad del empleo, las condiciones laborales y la prevención de riesgos.**

El Consejo considera necesario reforzar la centralidad del empleo y de las condiciones laborales en la regulación del sector VTC, por medio del convenio colectivo existente.

Asimismo, debe prestarse atención a la prevención de riesgos laborales, a la seguridad vial laboral y a los posibles riesgos derivados de la organización digital del trabajo. En particular, cuando se utilicen sistemas algorítmicos para la asignación de servicios, la evaluación del desempeño, la fijación de precios o el control de tiempos, deberían preverse garantías frente a los riesgos psicosociales, la presión por disponibilidad, la fatiga, la carga mental o las decisiones automatizadas sin supervisión humana suficiente.

Por otro lado, a fin de evitar posibles arbitrariedades, debería concretarse qué situaciones laborales pueden considerarse incompatibles con la conducción profesional o, en su caso, vincular dicha valoración a criterios objetivos derivados de la normativa de prevención de riesgos laborales, seguridad vial laboral, evaluación médica o preventiva y respeto a los tiempos de descanso.

La previsión anterior debe ser aplicada de forma compatible con la libertad profesional, las condiciones establecidas en la normativa laboral y el convenio colectivo aplicable, evitando que una cláusula excesivamente abierta pueda producir efectos desproporcionados sobre el acceso o mantenimiento de la actividad profesional.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 8/19	



**Sexta. Sobre la profesionalización del sector y la capacitación de las personas conductoras.**

El Consejo valora positivamente la creación de un sistema de capacitación profesional para las personas conductoras de VTC, en la medida en que puede contribuir a la mejora del servicio, a la seguridad de las personas usuarias y a la profesionalización del sector. El proyecto regula los requisitos para ejercer la profesión, el examen de capacitación, los requisitos de las personas aspirantes, la expedición del certificado y su vigencia.

No obstante, se considera necesario reforzar la implementación de este sistema para que contribuya de manera efectiva tanto a la mejora del servicio como a las condiciones de trabajo. En este sentido, deberían garantizarse convocatorias suficientes, claridad y objetividad en el sistema de evaluación, accesibilidad territorial, transparencia del proceso, posibilidad de segundas oportunidades y una adecuada consideración de la experiencia profesional acreditada.

También, se estima conveniente concretar determinados contenidos formativos y su forma de acreditación, incorporando materias vinculadas a la prevención de riesgos laborales aplicados a la conducción profesional, la seguridad vial laboral, la atención a personas usuarias, la accesibilidad y la protección de las personas consumidoras.

**Séptima. Sobre el enfoque territorial y medios de control.**

El Consejo considera necesario, reforzar el enfoque territorial de la regulación y los medios de control por medio del incremento del personal inspector y de carácter administrativo para la gestión y para garantizar el cumplimiento efectivo del desarrollo sectorial. El texto no incorpora una previsión suficiente sobre la capacidad inspectora y gestora necesaria para asegurar la aplicación real de la norma, por lo que debería contemplarse la adecuación de los medios de control en función del volumen de autorizaciones existentes.

**Octava. Perspectiva de género en materia de seguridad y salud laboral.**

El proyecto declara incorporar la perspectiva de género en su elaboración. No obstante, se considera conveniente reforzar su aplicación transversal en el conjunto de la norma, de forma que dicha perspectiva no quede limitada a una declaración general, sino que informe la regulación y aplicación de las medidas previstas en el mismo.

En particular, esta perspectiva debería tenerse en cuenta en relación con las medidas de seguridad y salud laboral vinculadas a la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, atendiendo a las diferencias que puedan existir en las condiciones de trabajo, la exposición a riesgos, la seguridad personal y los factores psicosociales que afecten de manera diferenciada a mujeres y hombres

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 9/19	



#### IV. Observaciones al articulado.

##### Artículo 2. Criterios objetivos para el otorgamiento de autorizaciones.

En relación con el apartado 2.a), es oportuno señalar que hace referencia expresa al “último informe publicado por el Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico”, trasladando de forma literal lo establecido en el artículo 99.5 apartado a) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. (En adelante LOTT).

No obstante, desde este Consejo se considera oportuno advertir que la fórmula empleada puede generar cierta inseguridad jurídica, tanto por la indeterminación de la expresión “se tendrá en cuenta” como por la referencia nominal a un concreto departamento ministerial, cuya denominación puede variar en el tiempo.

Por ello, sería preferible una redacción más amplia y estable, vinculada al órgano estatal competente en materia de calidad del aire, cambio climático o transición ecológica, o a los informes oficiales que resulten aplicables en cada momento.

Por otro lado, entendemos oportuno revisar la previsión relativa a los vehículos eléctricos cero emisiones de batería, de célula de combustible o de combustión de hidrógeno, a fin de valorar si la exigencia ambiental puede formularse mediante criterios tecnológicos más amplios vinculados a bajas emisiones y neutralidad tecnológica. Esta revisión permitiría evitar tratamientos desproporcionados respecto de otros modos de transporte discrecional de viajeros y atender al conjunto del impacto ambiental del vehículo, incluido su ciclo de vida, fabricación, almacenamiento energético y reciclaje de baterías.

Respecto al apartado 2.b) consideramos adecuada la vinculación de la otorgación de nuevas autorizaciones a estudios de movilidad, si bien resulta necesario que estos incorporen indicadores de carácter laboral y social, además de los estrictamente técnicos.

##### Artículo 3. Régimen de precios en supuestos de alta demanda.

El artículo 3 establece, como regla general, que los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no están sujetos a tarifa administrativa, si bien introduce una limitación específica en situaciones excepcionales de alta demanda, con el objetivo de proteger a las personas usuarias y evitar prácticas abusivas. En concreto, el precepto dispone que el precio final del trayecto no podrá superar en más del 100% el precio ordinario ofertado por el operador o la plataforma de intermediación para un trayecto equivalente en condiciones normales.

Con carácter general, se considera necesario que la regulación preserve el principio de libertad tarifaria propio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, evitando que la intervención administrativa sustituya de forma injustificada la formación

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 10/19	



de precios en el mercado. La tarificación dinámica o bajo demanda puede constituir una herramienta legítima de gestión empresarial cuando se basa en criterios objetivos, transparentes y conocidos por la persona usuaria antes de la contratación. En condiciones ordinarias de lógica competitiva, esta libertad tarifaria puede beneficiar a las personas consumidoras y usuarias, al favorecer una oferta más atractiva, flexible y ajustada a la demanda real del servicio.

Sin embargo, pueden producirse situaciones en las que este modelo, especialmente cuando no exista suficiente transparencia sobre los criterios de formación del precio o cuando la persona usuaria vea reducida su capacidad real de elección, deje de operar en beneficio de ésta y dé lugar a tarifas que puedan resultar abusivas, desproporcionadas o leoninas. Por ello, se considera adecuado que la norma contemple mecanismos de protección frente a incrementos excesivos en situaciones excepcionales de alta demanda. En estos supuestos, la intervención pública debe orientarse no a eliminar la libertad tarifaria, sino a corregir aquellas distorsiones que puedan afectar negativamente a los legítimos intereses económicos de las personas consumidoras y usuarias.

En este sentido, el apartado 5 del artículo 18 ter de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, contempla esta posibilidad, siempre que el desarrollo reglamentario de los parámetros para la fijación de la tarifa máxima se ajuste a los principios de proporcionalidad y necesidad.

Por ello, este Consejo considera necesario que el desarrollo reglamentario de la tarifa máxima prevista para supuestos excepcionales de alta demanda incorpore una justificación suficiente de su necesidad y proporcionalidad, en coherencia con la habilitación legal existente. Esta cuestión resulta especialmente relevante, dado que la suficiencia de dicha justificación ha suscitado dudas entre parte de los integrantes de este Consejo.

Por otro lado, se considera conveniente reforzar la seguridad jurídica del artículo mediante una mayor concreción de los conceptos utilizados, en particular las expresiones “incremento significativo”, “situaciones excepcionales de alta demanda” y “precio ordinario”, a fin de evitar interpretaciones dispares y garantizar una aplicación homogénea del precepto.

Asimismo, debería precisarse la metodología aplicable para calcular el incremento máximo permitido sobre el precio ordinario de referencia, de forma que pueda verificarse objetivamente que dicho precio no ha sido alterado de manera artificiosa en perjuicio de las personas usuarias.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 11/19	



Del mismo modo, se estima necesario reforzar las obligaciones de información previa, para que la persona usuaria conozca antes de contratar el precio final ofertado, la existencia de una situación de alta demanda y, en su caso, la aplicación de un incremento sobre el precio ordinario.

Finalmente, debería garantizarse una adecuada trazabilidad de los precios y la conservación de la información necesaria para el control administrativo, de manera que operadores y plataformas puedan acreditar el precio ordinario tomado como referencia, el precio ofertado y cobrado, las condiciones del trayecto y los criterios utilizados para aplicar el incremento.

#### **Artículo 4. Documentación de control a bordo del vehículo.**

El concepto de “domicilio empresarial” contenido en el apartado 1 reproduce un término recogido en el artículo 147 de la LOTT. No obstante, al tratarse de un concepto no definido en la norma, puede generar dudas interpretativas sobre si se refiere al domicilio fiscal, al domicilio social, al centro operativo desde el que se gestionan los vehículos o a cualquier otro establecimiento vinculado a la actividad.

Por ello, habría sido aconsejable utilizar una expresión con una referencia más precisa, como “domicilio fiscal o social declarado ante la Administración”, o una fórmula equivalente que permita identificar con claridad el lugar en el que debe conservarse la documentación a disposición de los servicios de inspección.

#### **Artículo 5. Requisitos para ejercer la profesión de conductor de vehículos VTC.**

Es oportuno señalar que los “requisitos para ejercer la profesión de conductor de vehículos VTC” no forman parte del objeto que debe ser desarrollado por este decreto, tal y como se desprende de la lectura del artículo 18 quinquies de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

De hecho, el texto propuesto reproduce literalmente el contenido del referido precepto legal, sin que pudiera añadir ningún desarrollo adicional al marco ya establecido por dicha Ley, de la que el decreto constituye desarrollo reglamentario.

Por ello, desde este Consejo se plantea la eliminación del artículo.

#### **Artículo 6. Examen para la obtención del certificado de capacitación profesional.**

Se valora positivamente la implantación del sistema de capacitación profesional, en cuanto puede contribuir a la mejora de la cualificación de las personas conductoras y de la calidad del servicio prestado.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 12/19	



Asimismo, se estima necesario garantizar unas convocatorias continuas, clarificar la financiación de la formación en coherencia con lo previsto en el convenio colectivo aplicable, facilitar segundas oportunidades a las personas aspirantes y reforzar la transparencia del proceso mediante la publicación de criterios de evaluación y resultados.

De igual forma, se considera conveniente concretar con mayor precisión los contenidos formativos exigibles y los mecanismos para su acreditación.

**Añadir al capítulo III. De los conductores y las conductoras.**

Se propone añadir un nuevo artículo en el Capítulo III, con el fin de incorporar previsiones específicas sobre transparencia, supervisión humana y prevención de riesgos derivados del uso de sistemas algorítmicos por parte de empresas titulares de autorizaciones VTC y plataformas digitales de intermediación, en línea con la Directiva (UE) 2024/2831.

La redacción propuesta sería la siguiente:

***“Las empresas titulares de autorizaciones VTC y las plataformas digitales de intermediación se regirán, en materia de gestión algorítmica, por lo dispuesto en la Directiva (UE) 2024/2831 y en su transposición estatal, sin perjuicio de las obligaciones generales de prevención de riesgos laborales”.***

**Artículo 7. Requisitos de las personas aspirantes.**

Se considera conveniente revisar los sistemas de acreditación previstos en el artículo 7, priorizando, cuando sea posible, mecanismos de verificación administrativa frente al uso de declaraciones responsables, en aras de una mayor seguridad jurídica.

En particular, no se aprecia justificación suficiente para que la ausencia de condenas por delitos contra la seguridad vial se acredite mediante declaración responsable, mientras que la ausencia de condenas por delitos de naturaleza sexual exige certificado expedido con una antelación máxima de un mes. Por ello, debería valorarse la homogeneización del sistema de acreditación de ambos requisitos, mediante certificado o mecanismo de comprobación administrativa equivalente.

Por otro lado, se propone suprimir la letra d), dado que no resulta adecuado limitar a una persona aspirante el desempeño simultáneo de determinados trabajos como requisito previo para acceder al examen.

En todo caso, las posibles limitaciones vinculadas a la capacidad física para la conducción, la seguridad vial o los tiempos de descanso deberían operar en el momento de ejercicio efectivo de la actividad profesional, no en la fase previa de obtención de la capacitación.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 13/19	

Por último, debería evitarse que esta exigencia se configure como una mera carga individual de la persona aspirante, sin perjuicio de las obligaciones que corresponden a las empresas titulares de autorizaciones VTC en materia de prevención de riesgos laborales respecto de sus personas trabajadoras, incluida la vigilancia de la salud en función de los riesgos propios del puesto de conducción profesional.

Por otra parte, se propone valorar la incorporación de un nuevo requisito relativo a no padecer enfermedad o impedimento físico o psíquico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de conductor, así como no ser consumidor de estupefacientes ni consumidor habitual de bebidas alcohólicas. Esta previsión se vincula a la necesidad de reforzar la seguridad vial y la protección de las personas usuarias en una actividad profesional de transporte de personas viajeras.

**Artículo 8. Convocatoria y desarrollo de los exámenes.**

Se considera conveniente reforzar las medidas dirigidas a facilitar el acceso a las pruebas de capacitación profesional en condiciones de igualdad en todo el territorio andaluz, evitando que la asignación de la prueba en una provincia distinta a la solicitada pueda generar dificultades añadidas para las personas aspirantes.

A tal efecto, debería valorarse la posibilidad de habilitar centros públicos y/o privados que impartan formación vinculada a la conducción profesional, permisos de conducir, recuperación de puntos, CAP u otras materias análogas, así como organizaciones empresariales y sindicales que cuenten con medios adecuados, para colaborar en el desarrollo de las pruebas bajo supervisión administrativa.

Asimismo, se estima oportuno valorar la realización telemática o descentralizada, en convocatoria continuada, de las pruebas mediante sistemas digitales seguros, verificables y homogéneos, que permitan garantizar la accesibilidad territorial, la igualdad de oportunidades, la agilidad administrativa y la adecuada trazabilidad del procedimiento con todas las garantías.

Por último, se considera conveniente reforzar la claridad y objetividad del sistema de evaluación, precisando con suficiente detalle las características de la prueba, los criterios de corrección, el sistema de puntuación y la publicación de resultados, a fin de garantizar la transparencia del proceso y la seguridad jurídica de las personas aspirantes.

**Artículo 9. Expedición del certificado de capacitación profesional VTC.**

Se propone añadir un nuevo apartado 2, o modificar la redacción del actual, con el fin de recuperar la exención por experiencia profesional acreditada, en los siguientes términos:

<p>Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN</p>			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 14/19	



**“Las personas que, a la entrada en vigor de este Decreto, vinieran ejerciendo la conducción de vehículos de arrendamiento con conductor durante al menos un año de manera ininterrumpida, o durante dos años con interrupciones dentro de un periodo máximo de cinco años, podrán obtener el certificado de capacitación profesional sin necesidad de superar el examen previsto en este Decreto. A tal efecto, deberán acreditar, junto con su solicitud, el alta en el régimen de Seguridad Social que corresponda y/o aportar informe de vida laboral u otra documentación equivalente que permita comprobar el ejercicio efectivo de la actividad”.**

Esta previsión permite reconocer la experiencia profesional adquirida por quienes ya vienen desempeñando la actividad de conducción de vehículos VTC, evitando que interrupciones justificadas —como cambios de empresa o periodos temporales de desempleo— penalicen a personas conductoras con experiencia acreditada en el sector. Asimismo, favorece la estabilidad laboral, facilita la retención de talento y evita imponer cargas innecesarias a quienes ya han demostrado capacitación práctica en el ejercicio de la actividad. La desaparición de esta exención en el texto actual supone un retroceso innecesario que convendría corregir.

Por otro lado, se considera necesario facilitar el acceso al certificado tanto en formato físico como digital, garantizando que los costes asociados a su expedición o renovación se ajusten a lo previsto en el convenio colectivo aplicable y no supongan una carga indebida para las personas trabajadoras.

Igualmente, se estima conveniente reforzar la identificación del personal inspector durante las actuaciones de control, a fin de evitar situaciones de inseguridad o incertidumbre para las personas conductoras y garantizar una adecuada trazabilidad de la actuación inspectora.

### **Artículo 13. Vehículos adaptados.**

Se considera conveniente reforzar la redacción del artículo 13, a los efectos de prever mecanismos de revisión periódica de dicho porcentaje, atendiendo a la evolución de la demanda, las necesidades reales de las personas usuarias con movilidad reducida y el grado de cumplimiento efectivo por parte del sector.

### **Artículo 14. Derechos.**

Se valora positivamente que el artículo 14 incorpore un catálogo específico de derechos de las personas usuarias del servicio VTC, incluyendo la información sobre tarifas, la identificación del vehículo y de la persona conductora, la obtención de recibo o factura, la disponibilidad de hojas de reclamaciones, determinadas condiciones de prestación del servicio y una indemnización en caso de cancelación unilateral.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 15/19	



No obstante, se considera conveniente reforzar la redacción del precepto para clarificar quién debe responder frente a la persona usuaria por el efectivo cumplimiento de estos derechos, especialmente cuando el servicio se contrata a través de una plataforma de intermediación. En estos supuestos, la plataforma interviene en elementos esenciales de la relación de consumo, como la información precontractual, el precio ofertado, el cobro, la cancelación, la emisión o puesta a disposición del recibo o factura y la tramitación de reclamaciones. Por ello, debería preverse expresamente su responsabilidad respecto de las funciones que efectivamente asuma, controle o gestione.

En relación con la letra e), se considera necesario que la redacción garantice, en todo caso, el acceso efectivo al sistema de hojas de quejas y reclamaciones de las personas consumidoras y usuarias en la Comunidad Autónoma de Andalucía, incluyendo las modalidades previstas en su normativa reguladora. Ello debe entenderse sin perjuicio de que, además, se facilite el acceso a las aplicaciones informáticas de las plataformas para formular reclamaciones por medios electrónicos.

Respecto de la letra f), se valora positivamente la incorporación de una indemnización en caso de cancelación unilateral del servicio por la plataforma contratada. No obstante, se considera conveniente revisar su configuración, ya que la cancelación realizada por esta no tiene necesariamente la misma trascendencia que la cancelación efectuada por la persona usuaria. Cuando la cancelación procede de la plataforma, la persona usuaria puede quedar privada del servicio en un momento en el que ya había organizado una necesidad concreta de desplazamiento, pudiendo verse obligada a contratar otro servicio a mayor precio o sufrir perjuicios por retrasos u otras consecuencias.

Por ello, debería valorarse la fijación de una indemnización objetiva mínima, sin perjuicio del derecho de la persona usuaria a reclamar daños y perjuicios superiores cuando pueda acreditarlos. Asimismo, se considera necesario garantizar que estas indemnizaciones sean asumidas por la plataforma intermediaria que corresponda, evitando que recaigan sobre las personas trabajadoras cuando la cancelación sea ajena a su voluntad.

Asimismo, se echa en falta un sistema de compensaciones objetivas para otros supuestos de incumplimiento relevante de las condiciones de prestación del servicio o de los derechos reconocidos en el propio artículo. La mera proclamación de derechos puede resultar insuficiente si la persona usuaria debe acudir posteriormente a vías de reclamación complejas, voluntarias o de resultado incierto para obtener una reparación básica ante incumplimientos claros y verificables.

En relación con la letra j), relativa al transporte gratuito de equipaje y a la asistencia por la persona conductora para su carga y descarga, se considera conveniente clarificar su alcance, teniendo en cuenta que la manipulación manual de cargas puede generar riesgos musculoesqueléticos y conflictos interpretativos en materia de prevención de riesgos

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 16/19	



laborales. Esta previsión debería formularse de forma compatible con la seguridad y salud de las personas conductoras.

Se propone la siguiente la redacción:

“j) Al transporte gratuito de **maletas y material de acompañamiento de viaje normal** y a ser asistido por el conductor o conductora **para su carga y descarga**”.

Finalmente, se considera oportuno reforzar el enfoque de accesibilidad del artículo, incorporando una referencia más amplia a las necesidades específicas de personas usuarias que requieran adaptaciones sensoriales, comunicativas o de interacción, incluidas personas con trastornos del espectro autista u otras situaciones que precisen ajustes razonables en la prestación del servicio.

#### **Artículo 15. Obligaciones.**

Se propone añadir una nueva letra f), con el fin de reforzar la seguridad de las personas conductoras, la trazabilidad de los servicios y la prevención de incidentes o conductas fraudulentas:

“f) **Proceder a la identificación de la persona usuaria mediante DNI o documento equivalente en el momento de apertura de la cuenta en la aplicación de cualquier operador, garantizando en todo caso el cumplimiento de la normativa aplicable en materia de protección de datos personales**”.

#### **Artículo 16. Régimen sancionador.**

Se considera conveniente reforzar la redacción del artículo 16 a fin de clarificar la responsabilidad de los distintos sujetos que pueden intervenir en la prestación del servicio VTC, especialmente cuando participen plataformas digitales de intermediación.

En este sentido, debería precisarse que las plataformas responderán por los incumplimientos vinculados a las funciones que efectivamente asuman, controlen o gestionen, en particular cuando intervengan en la contratación, oferta o comunicación del precio, cobro, cancelación del servicio o tramitación de reclamaciones.

Se propone Incorporar la derivación de responsabilidad por infracciones en materia de transporte (captación, zonas de especial protección, comunicación al Registro RVTC del RD 785/2021) a las personas conductoras cuando el incumplimiento sea imputable al propio conductor/a por negligencia o incumplimiento de directrices empresariales.

#### **Disposición transitoria segunda. Capacitación profesional de los conductores de VTC.**

Si bien hemos valorado positivamente la implantación del sistema de capacitación profesional, se consideramos que el plazo previsto para su aplicación resulta excesivo. Por

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR	03/06/2026	
	JUAN ANTONIO MARIN LOZANO		
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 17/19	



ello, se propone reducirlo a un máximo de un año, con el fin de favorecer una mejora más inmediata de la cualificación profesional de las personas conductoras.

**Disposición final primera. Modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles Turismo, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.**

Se considera necesario reforzar la obligación de informar previamente a la persona usuaria sobre la tarifa y las condiciones aplicables al servicio, de forma que pueda adoptar una decisión plenamente informada.

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 18/19	



## V. Conclusiones

En consecuencia, el Consejo Económico y Social de Andalucía considera que corresponde al Consejo de Gobierno atender las observaciones presentadas en este Dictamen, así como, en la medida que lo considere razonable, incorporarlas al Decreto por el que se desarrolla la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

Sevilla, a la fecha de la firma


LA SECRETARIA GENERAL DEL CES DE  
ANDALUCÍA

Fdo.: Alicia de la Peña Aguilar

V.º B.º

EL PRESIDENTE DEL CES DE ANDALUCÍA

Fdo.: Juan Antonio Marín Lozano

Puede verificar la integridad de este documento mediante la lectura del código QR adjunto o mediante el acceso a la dirección <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a> indicando el código de VERIFICACIÓN			
FIRMADO POR	ALICIA DE LA PEÑA AGUILAR JUAN ANTONIO MARIN LOZANO	03/06/2026	
VERIFICACIÓN	Pk2jm3JLYKT85LQQD94WKK6SV686J4	PÁG. 19/19	