



Ministerio de Fomento

Dirección General de Transporte Terrestre

RESOLUCIÓN DE COORDINACIÓN N°: 1/2010

FECHA: 02/febrero/2010

DE DIRECTOR GENERAL A:

Sres. Directores Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas.

Sres. Subdirectores Generales de Ordenación y Normativa, de Gestión y Análisis y de Inspección de Transporte Terrestre.

Sr. Director de la División de Coordinación y Apoyo a la Innovación del Transporte por Ferrocarril y Carretera.

ASUNTO:

La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio ("Ley Ómnibus") y el arrendamiento de vehículos con conductor.

Desde la aprobación de la La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio ("Ley Ómnibus"), se han venido recibiendo numerosas consultas acerca del efecto que la entrada en vigor de las modificaciones que su artículo 21 introduce en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, pueda haber tenido sobre el ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Con objeto de aclarar las posibles dudas al respecto, y al amparo de lo que se dispone en el artículo 16.2 de la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, y previa consulta al Grupo Técnico de Gestión y Apoyo a la Comisión de Directores Generales de Transportes del Estado y de las Comunidades Autónomas, se ha estimado conveniente dictar la siguiente Resolución de Coordinación:

La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (en adelante "Ley Ómnibus"), introduce, en su artículo 21, diversas modificaciones de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT).

En concreto, por cuanto se refiere al arrendamiento de vehículos con conductor, la "Ley Ómnibus" da una nueva redacción al artículo 134 de la LOTT, cuyo texto queda de la siguiente manera:

«Fuera de los supuestos de colaboración previstos en esta Ley, únicamente podrán arrendarse con conductor los vehículos de turismo.

El arrendamiento de vehículos con conductor tendrá, a efectos de la legislación de ordenación de los transportes por carretera, la consideración de transporte discrecional de viajeros y su ejercicio estará sujeto a todas las reglas contenidas en esta Ley que resulten de aplicación a dicha clase de transporte.»

Nada nuevo viene a introducir dicho texto, toda vez que su contenido reproduce lo que ya se disponía en el artículo 180 del Reglamento de la LOTT.

Es cierto que el referido Reglamento no especifica expresamente que el transporte al que hace referencia es el discrecional, aunque ello resulta evidente, desde el punto y hora en que no caracteriza el servicio que regula por la reiteración de calendarios, horarios ni itinerarios.

Como cualquier otra modalidad de transporte discrecional, dicha actividad se regía y continúa rigiéndose por las disposiciones de la LOTT y de sus normas de desarrollo genéricamente referidas al transporte discrecional y por aquellas otras específicamente dictadas para regular esa concreta modalidad de transporte.

Así pues, ya desde la entrada en vigor del Reglamento de la LOTT, la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor se ha venido regulando por las disposiciones referidas al transporte discrecional, con las concreciones especialmente establecidas en relación con el arrendamiento de vehículos con conductor en su normativa específica.

Carece de relevancia real en relación con el arrendamiento de vehículos con conductor el hecho de que, tras la modificación introducida por la "Ley Ómnibus", el primer párrafo del artículo 91 de la LOTT señale que:

«Las autorizaciones de transporte público discrecional habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio.»

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor nunca han tenido limitaciones por razón del origen y destino de los servicios.

Como expresamente señala el artículo 4 de la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, reguladora de la materia, "las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán para la realización de servicios, tanto urbanos como interurbanos, en todo el territorio nacional".

Es cierto que el artículo 10 de la referida Orden señala que los vehículos destinados a la actividad "deberán ser utilizados habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio en que se encuentre domiciliada la autorización en que se amparan", pero ello no puede identificarse con que haya existido ningún tipo de limitación acerca del ámbito de los servicios o con el origen o destino de éstos.

Desde luego, debe entenderse que cualquier servicio con origen o destino en el territorio en que se encuentra domiciliada la autorización atiende necesidades relacionadas con éste, pero cabe prever que, asimismo, bajo determinadas circunstancias, incluso servicios que no tengan origen o destino en un determinado territorio pudieran guardar relación con el mismo.

En todo caso, además, nunca ha resultado exigible que el cien por cien de los servicios prestados por una empresa guardase relación con el territorio en que está domiciliada la autorización en que se amparan.

Por último, algunos han creído ver que la derogación de los artículos 49 y 50 de la LOTT llevada a cabo por la "Ley Ómnibus" ha supuesto la necesaria derogación de lo dispuesto en el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008, bajo la suposición de que las reglas sobre proporcionalidad entre la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo y de arrendamiento con conductor señaladas en éste encontraban su apoyo en los mencionados artículos de la LOTT.

Frente a ello, se ha de señalar que los criterios contenidos en el mencionado artículo 14 de la Orden FOM/36/2008 nunca han supuesto el establecimiento de un contingente de autorizaciones de arrendamiento. Por el contrario, las reglas contenidas en ese artículo se encontraban y se encuentran únicamente destinadas a evitar una desproporción manifiesta entre la oferta de esta clase de servicios y la de otras formas de transporte de viajeros en vehículos de turismo otorgadas en el mismo territorio.

El artículo 14 de la Orden no establece un contingente de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, sino una regla de proporcionalidad entre la oferta de esta clase de servicios y la de otras formas de transporte público de viajeros en vehículos de turismo existentes en un mismo territorio.

De hecho, el criterio que se concreta en el referido artículo 14 -una autorización de arrendamiento con conductor (VTC) por cada treinta de transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo (VT)- es supletoria de la que, en su caso, pudiese establecer la correspondiente Comunidad Autónoma mediante la aprobación de un plan o programación de transporte en la que se estableciesen otros criterios diferentes.

En todo caso, aún si el órgano competente para el otorgamiento de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no aprueba otro criterio y se limita a aplicar el señalado con carácter supletorio en la Orden, bastaría con que una de las Entidades locales que integran el territorio de que se trate modificase el número de licencias de auto-taxi en su término municipal para que, automáticamente, se viese, asimismo, alterado el número de autorizaciones de aquella clase que podrían ser otorgadas. De hecho, si una Entidad local optase por liberalizar absolutamente el régimen de licencias de auto-taxi, desaparecería, sólo por ello, cualquier restricción para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento con conductor.

Así pues, el artículo 14.1 de la Orden no contingenta las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, en tanto que no pretende ajustar entre sí la oferta y la demanda de esa clase de transporte ni conseguir un dimensionamiento idóneo de la capacidad de las empresas dedicadas al mismo, que eran los presupuestos bajo los que operaban los artículos 49 y 50 de la LOTT, sino armonizar el desarrollo entre dos formas de transporte de viajeros en vehículos de turismo distintas (la desarrollada por los taxis y por los vehículos de arrendamiento con conductor).

Resulta, así, que el fundamento en que se apoyan las reglas contenidas en el artículo 14.1 de la Orden FOM/36/2008 nunca fueron los artículos 49 y 50 de la LOTT sino su artículo 3, a cuyo tenor "la organización y funcionamiento del sistema de transportes se ajustará", entre otros, al principio de "establecimiento y mantenimiento de un sistema común de transporte en todo el Estado, mediante la coordinación e interconexión de las redes, servicios o actividades que los integran", y, sobre todo, su artículo 15, según el cual "la Administración podrá programar o planificar la evolución y desarrollo de los distintos tipos de transportes terrestres, a fin de facilitar el desarrollo equilibrado y armónico del sistema de transportes" y los programas o planes que, a tal efecto, se aprueben, contendrán especialmente previsiones, entre otras, acerca de "las restricciones o condicionamientos para el acceso al mercado, si procedieran" y "las prohibiciones o restricciones de transporte en zona o zonas determinadas, si procedieran".

Ello supone, por tanto, que la derogación de los artículos 49 y 50 de la LOTT en nada afecta a las reglas señaladas en la Orden FOM/36/2008.

En conclusión, se ha de afirmar que las modificaciones introducidas en la LOTT por el artículo 21 de la "Ley Ómnibus" en nada afectan al régimen jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, continuando vigentes cuantas reglas se establecen en relación con el mismo en el capítulo IV del título V del Reglamento de la LOTT y en la Orden FOM/36/2008.

Madrid, 2 de febrero de 2010

EL DIRECTOR GENERAL



Juan Miguel Sánchez García