

“Se hace referencia al Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre que ya no existe al ser declarado NULO por el TS en sentencias 332/20202, de 6 de marzo y 349/20220, de 10 de marzo”

Efectivamente en este punto hay que dar la razón a la alegación presentada, ya que en virtud de las Sentencias del Tribunal Supremo 332/2020, de 6 de marzo y 349/2020, de 10 de marzo, se declaró nulo el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, por lo que en su lugar se dictó el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor”, que en su Disposición derogatoria única, conemplaba en su punto primero la derogación del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre.

NUEVA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 6.- MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL

1.- El control del cumplimiento de las obligaciones contempladas anteriormente deberá realizarse de manera automática a partir del Servicio de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos regulado en el artículo 2 del Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y estarán sujetos a las medidas de control establecidas en el artículo 1 del mencionado Real Decreto 785/2021.

ALEGACIÓN Nº 6 “ART. 6 MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL”

“Se hace referencia al Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre que ya no existe al ser declarado NULO por el TS en sentencias 332/20202, de 6 de marzo y 349/20220, de 10 de marzo”

Efectivamente en este punto hay que dar la razón a la alegación presentada, ya que en virtud de las Sentencias del Tribunal Supremo 332/2020, de 6 de marzo y 349/2020, de 10 de marzo, se declaró nulo el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, por lo que en su lugar se dictó el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor”, que en su Disposición derogatoria única, contempla en su punto primero la derogación del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre.

NUEVA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO “6.- MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL

1.- El control del cumplimiento de las obligaciones contempladas anteriormente deberá realizarse de manera automática a partir del Servicio de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos regulado en el artículo 2 del Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y estarán sujetos a las medidas de control establecidas en el artículo 1 del mencionado Real Decreto 785/2021.

2.- Quien conduzcan vehículos de arrendamiento con conductor tendrán la obligación de proporcionar a quienes tengan la condición de agentes de la autoridad en materia de tráfico la información precisa para acreditar el cumplimiento de las restricciones de circulación y estacionamiento establecidas en este Reglamento, incluyendo en particular la lectura del cuentakilómetros en relación con lo regulado en el apartado 1 del artículo 5 sobre limitación de circulación en vacío.”

Por tanto el texto de la Propuesta de Reglamento con las modificaciones mencionadas, quedaría de la forma que se establece a continuación.

Reglamento regulador de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC)

PREÁMBULO I

El arrendamiento de vehículos con conductor constituye una de las modalidades de transporte público discrecional de viajeros en turismo que contempla el ordenamiento español en materia de transportes. Esta tipología ha sido objeto de una relevante producción normativa y judicial que ha ido perfilando su naturaleza y límites.

Así, al amparo de la distribución competencial que efectúa la Constitución Española en sus artículos 149.1.219 y 149.1.59, el Estado dictó la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT), el Real decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la citada Ley (ROTT) y la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, relativa al alquiler de vehículos con conductor, normas todas ellas que fijan, desarrollan y especifican, respectivamente, los elementos que definen la mencionada modalidad de transporte.

Por su parte, la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable, atribuye a éstas la concesión de las pertinentes autorizaciones para desarrollar la actividad.

Posteriormente, 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, liberalizó el sector eliminando la habilitación de desarrollo a través del ROTT y propició la aprobación tanto del Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modificó el ROTT, como de la Orden FOM/3202/2011, de 18 de noviembre, por la que se modificó la de 9 de enero de 2008. Como consecuencia de esta decisión legislativa, se produjo en la práctica una suerte de desregulación en el sentido de que se eliminó el límite de autorizaciones de tipo VTC y su relación con el número de licencias de taxi, de tal modo que el tradicional equilibrio existente entre ambas modalidades de transporte discrecional de viajeros en vehículos turismo se ha visto profundamente alterado, circunstancia que, a su vez, ha generado un notable aumento de la litigiosidad.

Así, la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2012 anuló determinados requisitos que contemplaba el ROTT como exigibles a las empresas dedicadas a este tipo de transporte, del mismo modo que la Sentencia de la Audiencia Nacional de 7 de febrero de 2014 anulaba determinados requisitos contemplados en la Orden ministerial citada.

Para evitar el siempre indeseable vacío normativo e intentar reconducir la situación compaginando armoniosamente ambas modalidades de transporte, se dictaron las leyes 9/2013, de 4 de julio y 21/2013 de 7 de julio, que permiten habilitar mediante desarrollo reglamentario el sometimiento a autorización para este tipo de actividades de arrendamiento con conductor, habilitación que fue activada mediante el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre.

No obstante, impugnado el citado Real Decreto ante el Tribunal Supremo, mediante el Real Decreto-ley 3/2018 se procedió a elevar a rango legal determinados aspectos contemplados a nivel reglamentario, tales como el límite de concesión de nuevas autorizaciones para vehículos destinados al alquiler con conductor. De este modo pretendía el legislador que se garantizara un adecuado equilibrio entre la oferta de este tipo de servicios y los propiciados por el sector del taxi, habida cuenta que el notabilísimo incremento en el número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, muy superior a la regla originaria de una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi, estaba afectando a los servicios prestados por el taxi en el ámbito urbano y amenazando con generar repercusiones negativas sobre las propias personas que hacen uso de ambos servicios. Incluso, el aumento sin límite del número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor hizo pensar al legislador del citado Real Decreto-ley que se podría hacer peligrar la efectividad de las políticas locales destinadas a racionalizar la prestación al público de servicios de transporte en vehículos de turismo en el ámbito urbano y metropolitano.