

SEGUNDO. Que una vez instruido el expediente, se prosiga el procedimiento de aprobación del Reglamento regulador de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor de la Ciudad Autónoma de Melilla por lo establecido en el artículo 84 del Reglamento de la Asamblea Ciudad de Melilla ( BOME extraordinario número10, del 18 de abril de 2018).

TERCERO. Acordado la aprobación del Reglamento entrará su vigencia a partir del día siguiente de su publicación en el BOME." Siendo el texto Reglamentario el siguiente:

**"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.

Transcurrido un período razonable de tiempo, se comprobó por el legislador estatal que las medidas recogidas en el Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, no eran suficientes para dar respuesta a los problemas de movilidad, congestión de tráfico y medioambientales que el elevado incremento de la oferta de transporte urbano en vehículos de turismo está generando en los principales núcleos urbanos.

De este modo, se dictó el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, que habilita a los órganos que ostenten competencias en materia de transporte urbano a que, en el ejercicio de las mismas, 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.

Corresponde a la Ciudad Autónoma de Melilla la competencia general para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de su respectivo territorio, conforme a lo prevenido en la LO 2/1995 de 13 de marzo, de Estatuto de Autonomía de Melilla, y la Ley 7/1985 de 2 de abril,

Reguladora de bases del Régimen local, y en su virtud se dicta la presente Reglamento, cuyo contenido se circunscribe a medidas relativas a la correcta utilización del dominio público viario, la mejora en la gestión del tráfico urbano, y la protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica, haciendo un especial hincapié en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica, así como a las medidas en materia de consumo destinadas a la protección de las personas usuarias del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor, sin incorporar regulación alguna en materia de transportes.

**II**

En el ejercicio de la citada habilitación normativa y de la específica contenida en el conjunto de la legislación autonómica, local y en la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se dicta el presente Reglamento que pretende limitar las externalidades negativas que en materia de ocupación del dominio público, tráfico urbano o medio ambiente genera la proliferación de vehículos destinados a su arrendamiento con conductor y su exponencial crecimiento.