



## ANEXO I FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO

|  |   |              |            |
|--|---|--------------|------------|
| <b>Ministerio/Órgano proponente</b>          | <b>Fomento/ Dirección General de Transporte Terrestre</b>   | <b>Fecha</b> | 13-11-2015 |
| <b>Título de la norma</b>                    | Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. |              |            |
| <b>Tipo de Memoria</b>                       | Normal <input type="checkbox"/> Abreviada <input checked="" type="checkbox"/>   |              |            |
| <b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>           |   |              |            |
| <b>Situación que se regula</b>               | Esta norma pretende adaptar el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT) a la nueva regulación de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.   |              |            |
| <b>Objetivos que se persiguen</b>            | Adaptación y clarificación normativa de la actividad de arrendamiento con conductor.  |              |            |
| <b>Principales alternativas consideradas</b> | No se han considerado   |              |            |
| <b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>         |   |              |            |
| <b>Tipo de norma</b>                         | Proyecto de Real Decreto.   |              |            |
| <b>Estructura de la norma</b>                | La norma se compone de un artículo único, en el que se modifican los artículos 181 y 182 del ROTT, una disposición transitoria única y dos  |              |            |



|  |   |  |
|--|---|--|
|  | disposiciones finales, sobre el título competencial y la entrada en vigor.  |  |
| <b>Trámite de audiencia:</b>               | <p>Se ha <u>solicitado informe</u> a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Consejo Nacional de Transportes Terrestres. (Sección de Transporte de Viajeros).</li> <li>-Comité Nacional del Transporte por Carretera.( Departamento de Transporte de Viajeros: Secciones de Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo y de Arrendadores de Vehículos con Conductor.)</li> <li>-Comunidades Autónomas</li> </ul> <p><u>Se ha recibido informe</u> de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Consejo Nacional de Transportes Terrestres. (Sección de Transporte de Viajeros).</li> <li>-Comité Nacional del Transporte por Carretera.( Departamento de Transporte de Viajeros: Secciones de Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo y de Arrendadores de Vehículos con Conductor.)</li> <li>-Comunidades Autónomas: Castilla-La Mancha, Cataluña, Cantabria, Andalucía, La Rioja y Madrid.Navarra (fuera de plazo)</li> </ul> |  |
| <b>Informes recabados</b>                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>-Ministerio de Economía y competitividad (29 de junio).</li> <li>-Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (25 de junio).</li> <li>-Informe de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento (art. 24.2 Ley 50/1997 del Gobierno).</li> </ul> <p>Dictamen del Consejo de Estado (12 de noviembre de 2015)</p>   |  |
| <b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>                |   |  |
| <b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b> | <p>¿Cuál es el título competencial prevalente?</p> <p>Artículo 149.1.21ª y 149.1.6ª. de la Constitución Española</p>  |  |
| <b>IMPACTO ECONÓMICO Y</b>                 | Efectos sobre la economía en general.   |  |



|                                    |   |  |
|------------------------------------|---|--|
| <b>PRESUPUESTARIO</b>              | En relación con la competencia  | <input checked="" type="checkbox"/> La norma no tiene efectos significativos sobre la competencia.<br><input type="checkbox"/> La norma tiene efectos positivos sobre la competencia.<br><input type="checkbox"/> la norma tiene efectos negativos sobre la competencia.   |
|                                    | Desde el punto de vista de las cargas administrativas   | <input checked="" type="checkbox"/> Supone una reducción de cargas administrativas.<br>Cuantificación estimada: Difícil estimación _____<br><input type="checkbox"/> Incorpora nuevas cargas administrativas.<br>Cuantificación estimada: escasa<br><input type="checkbox"/> No afecta a las cargas administrativas. |
|                                    | Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma<br><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de la Administración del Estado.<br><input type="checkbox"/> Afecta a los presupuestos de otras Administraciones Territoriales. | <input type="checkbox"/> implica un gasto:<br><input type="checkbox"/> implica un ingreso.<br><b>No afecta a los presupuestos del Estado.</b>  |
| <b>IMPACTO DE GÉNERO</b>           | La norma tiene un impacto de género   | Negativo <input type="checkbox"/><br>Nulo <input checked="" type="checkbox"/><br>Positivo <input type="checkbox"/>   |
| <b>OTROS IMPACTOS CONSIDERADOS</b> | No se han detectado otros impactos significativos.<br><br>No tiene impacto en la familia  |  |



|                                  |  |
|----------------------------------|--|
| <b>OTRAS<br/>CONSIDERACIONES</b> |  |
|----------------------------------|--|



Madrid, 18 de noviembre de 2015

**Memoria de análisis de impacto normativo del Proyecto de Real Decreto por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.**

---

De acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, de Organización, Competencia y Funcionamiento del Gobierno, se formula el siguiente informe de análisis de impacto normativo del proyecto de Real Decreto de referencia.

**— Justificación de la memoria abreviada**

Se presenta una memoria abreviada ya que el Proyecto no presenta impactos especialmente relevantes, ni en el ámbito económico, ni en el ámbito presupuestario ni por razón de género, ni en materia de familia.

Es una norma que complementa y desarrolla lo dispuesto en la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

**— Base jurídica y rango del proyecto normativo.**

El texto tiene rango de Real Decreto. Con base en el principio de jerarquía normativa se adopta la forma jurídica de Real Decreto ya que el texto pretende modificar otro Real Decreto, esto es, 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 (en adelante ROTT).

Asimismo, hay que señalar que el texto se dicta al amparo de las competencias atribuidas al Estado en el artículo 149.1.21<sup>a</sup> en materia de transporte terrestre y en el artículo 149.1.6<sup>a</sup> en materia de legislación mercantil.

**— Breve descripción del contenido y de la tramitación normativa de la propuesta.**

En lo que al contenido se refiere, se indica que la norma se compone de un artículo único, una disposición transitoria única y dos disposiciones finales. La primera de las disposiciones finales versa sobre el título competencial del Estado que sirve de base para aprobar esta norma, esto es, el artículo 149.1.21<sup>a</sup> y 149.1.6<sup>a</sup> de la Constitución; y la segunda contiene la entrada en vigor del Real Decreto, al día siguiente al de su publicación oficial en el “Boletín Oficial del Estado”.



El artículo único viene a dar nuevo contenido a determinados apartados del artículo 181 y 182 del ROTT.

A) En primer lugar, en el **punto Uno** del artículo único se da nuevo contenido al **artículo 181 del ROTT**, con el siguiente contenido:

A.1) El **artículo 181.1 y 2** sobre requisitos para la obtención de autorización de arrendamiento de vehículos con conductor prevé que es necesario el cumplimiento de los requisitos previstos en el artículo 43.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante LOTT) con las especificaciones que se indican a continuación en relación con la forma de disposición de los vehículos, número mínimo exigido, potencia fiscal, y demás prestaciones (previstos en el artículo 181.2 del ROTT).

Si comparamos la redacción anterior (prevista en la Orden ministerial que desarrolla esta materia), podemos decir que en términos generales se ha producido una **rebaja de requisitos** en la medida en que se suprimen los siguientes:

a) Disposición de, al menos, un local dedicado a la actividad de arrendamiento de vehículos, con nombre o título registrado y abierto al público previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales.

b) Suscripción del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Respecto a este seguro, se indica que no ha desaparecido como tal; en consonancia con lo previsto en la propia LOTT (artículo 21) se sigue exigiendo este seguro (u otras garantías financieras) a la empresa como condición de prestación del servicio pero no como requisito, como posteriormente comentaremos.

b) Disposición de garajes o lugares de aparcamiento cuando así lo exija el Ministerio de Fomento o la comunidad autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministerio establezca.

c) Disposición de un mínimo de dos conductores por cada tres vehículos, provistos del permiso de conducir de la clase BTP, en régimen de alta en la Seguridad Social y contratados a jornada completa.

Por tanto, de los requisitos previstos en el ROTT solamente se mantiene el requisito del número mínimo de vehículos, características mínimas de equipamiento, potencia o prestaciones y seguro de viajeros de responsabilidad civil, este último en los términos expuestos con anterioridad.

A.2) Asimismo, se da nueva redacción al **artículo 181.3 del ROTT**, entendiendo que el contenido actualmente vigente resulta obsoleto. De este modo, se aprovecha este apartado



para recoger determinadas limitaciones cuantitativas al número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos que pueden ser otorgadas.

En este sentido, este apartado viene a introducir la denominada regla de proporcionalidad que permite limitar el número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor en relación con el número de autorizaciones de taxi otorgadas (1 por cada 30) con el objetivo de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo y de arrendamiento con conductor, en relación con los potenciales usuarios de los servicios.

Se permite, no obstante, que aquellas Comunidades Autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, puedan modificar la citada regla.

Se trata, sin embargo, de una regla que ya venía prevista en el artículo 14 y la disposición adicional segunda de la Orden 36/2008, de 9 de enero, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

**B)** En segundo lugar, el **punto Dos del artículo Único** da nueva redacción a lo previsto en el **artículo 182.1 del ROTT**.

La redacción actualmente en vigor determina que es necesaria una contratación previa a la realización del servicio en las oficinas o locales de la empresa arrendadora, mientras que la nueva redacción exige que el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor se hubiera cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio.

De lo que se trata, en definitiva, es de permitir diferentes formas de contratación, ya sea físicamente en la oficina o locales, pero también por medios telemáticos, sin tener que acudir presencialmente a las oficinas, si bien siempre es necesario una contratación previa al servicio.

Asimismo, se indica que cuando los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.

En este sentido, se contiene la previsión consistente en que no cabe que estos vehículos circulen por las vías públicas en busca de clientes ni propicien la captación de viajeros que no hubieran contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados al efecto. Se elimina el término aguardar, sustituyéndolo por el de estacionar con objeto de propiciar la captación de clientes, con la finalidad de permitir estacionamientos por motivos claramente distintos a la búsqueda de clientes. Se trata, en definitiva, de afinar la redacción actualmente vigente.



C) En tercer lugar, el **punto Tres del artículo Único** da nueva redacción a lo previsto en el artículo 182.3 del ROTT en materia de precios al haber quedado obsoleta en la medida en que se remite a lo establecido para la actividad de arrendamiento sin conductor y al artículo 176.6 del ROTT, que está derogado por el Real Decreto 858/1994.

En este sentido, se ha previsto que los precios de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no están sujetos a tarifa administrativa, si bien las empresas deberán tener información de los que apliquen a disposición de público.

Se indica que con esta redacción se avanza aún más en la prevista en el propio artículo 25 de la Orden 36/2008, de 9 de enero, que habla de listas o folletos impresos únicamente, de tal forma que con esta modificación se permite que la información en materia de precios se suministre no solamente impresa sino también por medios electrónicos.

D) En cuarto lugar, en el **punto Cuatro del artículo Único**, se ha procedido a dar nueva redacción al **artículo 182.4 del ROTT** determinándose que “Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor no podrán llevar signos externos de identificación que induzcan a confusión con la actividad de los taxis.” No obstante, este precepto permite que las Comunidades Autónomas que, por delegación del Estado, hayan asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, puedan exigir que los vehículos amparados en este tipo de autorizaciones se identifiquen externamente mediante algún distintivo.

E) El **punto Quinto del artículo** viene a añadir un nuevo apartado al artículo **182**, esto es, el **apartado 5**. En él se incluyen limitaciones reglamentarias en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios, que ya venían a estar recogidas, no obstante, en el artículo 10.2 de la Orden 36/2008, en su nueva redacción dada por la Orden FOM 3203/2011, de 18 de noviembre, por la que se modifica la Orden anterior.

En este sentido, se determina que los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor 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.

Se establece que, en todo caso, un vehículo no ha sido utilizado habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio en que se encuentra domiciliada la autorización en que se ampara, cuando el 20 por ciento o más de los servicios realizados con ese vehículo dentro de un periodo de tres meses no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por dicho territorio. Se amplía, por tanto, el plazo de un mes natural a tres meses, flexibilizando por tanto la aplicación de esta regla.

Por último, se determina que cuando los vehículos se encuentren prestando servicios en territorio distinto al de domiciliación de la autorización en la que se amparan, éstos deberán llevar a bordo la correspondiente autorización el salpicadero, en lugar visible desde el exterior.





F) Por último, el **punto Seis** viene a añadir un nuevo apartado al **artículo 182**, esto es, el **apartado 6**, en el que se exige que la empresa tenga cubierta, mediante uno o varios seguros u otras garantías financieras su responsabilidad civil por los daños que pudieran sufrir los viajeros como consecuencia del transporte.

El texto contiene una **disposición transitoria única** que viene a establecer un régimen transitorio específico para los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor vigentes en el momento de entrada en vigor del Real Decreto en tramitación que no dispusieran del número mínimo de vehículos previsto. En este sentido, se prevé que éstos puedan seguir ejerciendo su actividad con ese número mínimo de vehículos sin necesidad de cumplir este requisito. Asimismo, se determina que también pueden seguir ejerciendo su actividad con los vehículos que tuvieran adscritos aunque éstos no cumplan el resto de requisitos previstos en el Real Decreto, si bien en el momento en el que vayan a ser sustituidos, los nuevos que se adscriban sí deberán cumplir todos los requisitos previstos.

Por último, la norma prevé también limitaciones a la transmisión de las autorizaciones cuyos titulares las hubieran obtenido sin cumplir el número mínimo de vehículos, de tal forma que solamente se permite la transmisión por debajo del número mínimo de vehículos siempre que se transmita la totalidad de las que sea titular el cedente y se realice a favor de un único adquirente titular de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en la misma Comunidad Autónoma o se trate de un heredero forzoso del cedente.

Se indica que esta disposición transitoria única, contenida inicialmente en el proyecto de Orden que se está tramitando simultáneamente, ha sido objeto de un amplio debate y a consecuencia del trámite de audiencia se ha modificado en el sentido comentado, con el objetivo fundamental de respetar el principio de seguridad jurídica.

La redacción inicial propuesta eximía, por un lado, del cumplimiento de flota mínima de forma indefinida a los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor obtenidas por canje de las antiguas licencias municipales de la clase C. Por otro lado, el apartado segundo de esta disposición eximía del citado requisito a aquellos otros titulares de autorizaciones actualmente vigentes a los que no se les hubiera exigido el número mínimo de vehículos, si bien éste les será exigible a partir del 1 de enero de 2017. Además, el apartado tercero fija limitaciones a la transmisión de este tipo de autorizaciones, condicionándola a que el adquirente fuese ya titular de otras autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en la misma Comunidad autónoma o se trate de un heredero forzoso del cedente en los casos de fallecimiento, jubilación o incapacidad del titular.

El texto se cierra como se ha comentado anteriormente con dos disposiciones finales sobre el título competencial y la entrada en vigor del Real Decreto.

## **Tramitación**



En lo que a la tramitación se refiere, el texto se ha enviado a informe del Departamento de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por carretera (Secciones de Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo y de Arrendadores de Vehículos con Conductor), a la Sección de Transporte de Viajeros del Consejo Nacional de Transportes Terrestres y a las Comunidades Autónomas.

En primer lugar, en relación con el **Comité Nacional del Transporte por Carretera**, ha emitido informe el Departamento de viajeros y en concreto, la Sección de Arrendamiento de vehículos con conductor y la Sección de transporte público de viajeros en automóviles de turismo (autotaxi).

La **Sección de Arrendamiento de vehículos con conductor** ha trasladado las diferentes posiciones de sus miembros.

**La posición mayoritaria con el 57.01** por ciento de representatividad, es partidaria de una modificación de los textos propuestos, Real Decreto y Orden, apoyándose en cuatro fundamentos:

-Que se rebajen los requisitos exigidos por no encontrar justificación con la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.

-Se considera que ha habido una participación indirecta del sector del taxi.

-Se señala la existencia de un exceso de cargas administrativas, proponiéndose que se regule una autorización por empresa en vez de autorización por vehículo.

-Que se modifique el régimen transitorio previsto en la Orden para los titulares de autorización de arrendamiento de vehículos con conductor obtenidos con anterioridad a la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2012, de tal manera que se les permita seguir operando en el mercado bajo las mismas condiciones que se les exigieron al otorgarles la autorización.

En concreto, plantean:

-Modificar el **artículo 181.1 del ROTT** en la redacción dada por el proyecto. En este sentido, solicitan la eliminación de la posibilidad de exigir requisitos adicionales sobre representatividad de los vehículos, equipamiento, potencia o prestaciones, sobre la base de que esta posibilidad no viene habilitada en la LOTT.

No se acepta esta observación ya que tanto el artículo 43.1.g) como el propio artículo 99.4 de la LOTT permite que reglamentariamente se puedan fijar requisitos adicionales.

-Se solicita que se requiera autorización por empresa y no por vehículo. No se acepta ya que se considera una actividad que debe tener un régimen administrativo similar al del taxi. Además, esta circunstancia dificultaría la aplicación de la regla de proporcionalidad.



-La regla de proporcionalidad prevista en el **artículo 181.2** del ROTT en la redacción dada por el proyecto, debe suprimirse por resultar contraria a la Ley de garantía de la unidad de mercado. Esta observación no se acepta ya que la citada Ley señala expresamente, en su propia exposición de motivos, la legitimidad de que se establezcan limitaciones de tipo cuantitativo al ejercicio de una actividad por razones de interés general y de acuerdo a los principios de necesidad y proporcionalidad, indicando expresamente la posibilidad de introducirlas en la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

-En relación con el **artículo 182.1 del ROTT**, en la redacción dada por el proyecto, que prevé que el contrato debe haber sido cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio, se propone su eliminación por resultar excesivo. Además, se señala que al exigir hoja de ruta ya no es necesario llevar a bordo copia acreditativa del contrato tal y como propone el texto.

Por otro lado, en relación con el segundo párrafo que impide a los vehículos aguardar o circular por las vías públicas en busca de clientes, ni recoger a aquéllos que no hubieran contratado previamente el servicio, se propone que se modifique para que no se obligue al vehículo a regresar a su base de operaciones, permitiéndole el estacionamiento en la vía hasta que la empresa le encomiende un nuevo servicio.

Estas observaciones no se aceptan íntegramente al considerar más adecuado el texto propuesto. Sin embargo, se indica que no se obliga a los vehículos a volver a su base de operaciones cuando acabe un servicio para iniciarlo de nuevo desde allí. Nada impide que, una vez finalizado un servicio, el vehículo inicie otro seguidamente siempre que lleve a bordo copia acreditativa del contrato y en su caso hoja de ruta que acredite la contratación previa.

Por otra parte, se señala que la Orden en tramitación prevé que no sea necesario llevar hoja de ruta a bordo del vehículo cuando ya se llevase a bordo la copia del contrato, que contenga todos los elementos de ésta.

En relación con el **artículo 182.4 del ROTT** en la redacción propuesta por el proyecto, sobre la obligación de no poder llevar signos externos de identificación que induzcan a confusión con los taxis, se propone su eliminación, sobre la base de que a los taxis no se les exige lo mismo. Esta propuesta se deniega. Primero porque los taxis están sujetos a amplias limitaciones en este ámbito, mayores que el arrendamiento con conductor y segundo, porque en comparación con el artículo 26 de la Orden actualmente vigente, que prohíbe publicidad alguna en los vehículos de arrendamiento con conductor, el texto de este Real Decreto es mucho menos restrictivo.

En relación con el **artículo 182.5 del ROTT** en la redacción propuesta por el proyecto, se propone que la base de operaciones sea la propia Comunidad Autónoma; asimismo, se cuestiona esta exigencia y por último se considera desproporcionado el exigir llevar autorización en el salpicadero



Se acepta parcialmente la observación relativa a la base de operaciones de tal forma que se clarifica este concepto, en los términos expuestos anteriormente, llevando su contenido al artículo 182.1 del ROTT en su redacción dada por el proyecto . El resto de propuestas se rechazan ya que por un lado la propia Ley de garantía de unidad de mercado admite fijar limitaciones territoriales al ejercicio de una actividad, haciendo referencia expresa a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en su exposición de motivos; y por otro lado, la exigencia de llevar autorización en el salpicadero ya venía recogida en la Orden actualmente en vigor, siendo una medida que ayuda a controlar que la actividad de arrendamiento de vehículos se realiza sujetándose al marco legal establecido.

Además de esta posición mayoritaria, se indica que dentro de esta Sección de arrendamiento de vehículos con conductor se han emitido dos informes más, el primero de ellos que representa al 25,13 por ciento dentro de la Sección que está a favor del texto del proyecto de Real Decreto y el segundo de ellos que representa al 18 por ciento, que realiza varias observaciones en contra:

-La primera de ellas es la eliminación de los requisitos exigidos para la obtención de autorizaciones al considerarse nulos por haber sido anulados por Sentencia. Esta observación se rechaza ya que en cualquier caso, este Real decreto los reestablecería.

-La segunda de ellas, consiste en aclarar qué se entiende por “base de operaciones” en el artículo 182.5 del ROTT en el texto propuesto por el Real Decreto y modificar la redacción en el siguiente sentido: “base de operaciones en el municipio en que se encuentre *domiciliada la autorización*”, en vez de donde “(...) *esté domiciliada la empresa*”. Esta observación se acepta en los términos comentados anteriormente.

Por último, plantea la necesidad de suprimir la regla de habitualidad por ser contraria a la Ley de garantía de unidad de mercado, frente a lo que nos remitimos a lo expuesto con anterioridad.

Dejando a un lado a la Sección de arrendamiento, se señala que ha remitido también informe la **Sección de Transporte público de viajeros en automóviles de turismo (autotaxi) del Comité Nacional del Transporte por Carretera**. Esta sección, tal y como señala expresamente “*por unanimidad considera favorable ambos proyectos, entendiéndolo que son una demanda sectorial de vital importancia para atajar el desorden y desequilibrio que se han venido produciendo en los últimos años en el mercado de transporte de viajeros en vehículos de turismo*”. No obstante, plantean varias observaciones de poca relevancia que son:

-Se debe revisar el encuadramiento del arrendamiento con conductor en el ROTT. No se acepta, no es posible materialmente, debiendo llevarse a cabo en un futuro Reglamento de ordenación de los transportes.



-En el artículo 181.2, segundo párrafo modificar “(...) cuando el número de las existentes en el territorio (...)” por “(...) cuando el número de las domiciliadas en el territorio de una Comunidad Autónoma (...)” Se acepta y modifica en consecuencia.

-En el artículo 181.2, tercer párrafo modificar “(...) competencias” por “(...) facultades”. (...)”. No se acepta considerándose más adecuado el término competencias.

-En el artículo 182.5 del ROTT en la redacción dada por el proyecto, se debe aclarar el método de cómputo de los tres meses, que se tiene en cuenta para aplicar la regla de habitualidad. También se apunta a la necesidad de clarificar el “territorio” que se tiene en cuenta para aplicar esta regla. Esta última observación se acepta de tal forma que se aclara que por territorio se entiende el de la comunidad Autónoma.

Se señala que además del análisis de los informes recibidos del Comité Nacional, la Dirección General de Transporte Terrestre ha mantenido reuniones informales con todos los miembros integrantes de la Sección de Arrendamiento de vehículos con conductor y la Sección de transporte público de viajeros en automóviles de turismo (autotaxi) del citado Comité. Resultado de estas reuniones, se ha alcanzado el máximo consenso en el contenido de los dos textos en tramitación, Orden y Real Decreto.

Dejando a un lado al Comité, se indica que la Sección de Transporte de Viajeros del **Consejo Nacional de Transportes Terrestres**, ha emitido también **informe favorable por unanimidad si bien incorporando como anexo los escritos de observaciones de dos de sus Consejeros**, D. Santiago Fraile Martín y D. Miguel Ángel Saavedra Covarrubias.

En relación con las **Comunidades Autónomas**, han emitido informe Castilla-La Mancha, Cataluña, Cantabria, Andalucía, La Rioja y Madrid. En términos generales, se indica que no han emitido informe un amplio número de Comunidades Autónomas y las que lo han hecho han formulado observaciones mínimas, que no tiene un gran calado, de lo que se deduce su conformidad con los textos propuestos.

Se indica que también emitió informe fuera de plazo el Gobierno de Navarra.

**Castilla-la Mancha** propone:

-Aplicar las relaciones entre autorizaciones de taxi y de arrendamiento de vehículos con conductor a nivel provincial; no se acepta ya que obligaría a modificar la regla de habitualidad en la prestación de los servicios, debiéndose aplicar también a nivel provincial, esto es, de forma más restrictiva.

-En el artículo 182.5, segundo párrafo modificar la redacción por: “(...) *A tal efecto éstos deberán tener su base de operaciones en el municipio en que se encuentre domiciliada la autorización*, en vez de la empresa”, en congruencia con el artículo 42.1 de la LOTT. Se acepta esta observación.



Las autorizaciones pueden de forma excepcional, de acuerdo con el artículo 42 de la LOTT, domiciliarse en lugar distinto al del domicilio fiscal de la empresa, por lo que en estos casos, por congruencia, es necesario exigir que la base de operaciones coincida con ese lugar distinto, esto es, con el lugar donde está domiciliada la autorización. De lo contrario nos encontraríamos por ejemplo con empresas con domicilio fiscal en Madrid y autorizaciones domiciliadas en Barcelona a las que se exija tener su base de operaciones en Madrid.

**Cataluña** propone:

-Que para el cálculo de la regla de proporcionalidad de 1-30 se tenga en cuenta “la media de las autorizaciones existentes en el territorio de una Comunidad Autónoma durante el ejercicio inmediatamente anterior”. No se acepta, por entender que complica su aplicación así como que es más acertado que sea en el momento mismo en el que se solicita autorización cuando se determinen las existentes en ese momento y no una media del año anterior.

**Cantabria**, no formula observación alguna.

**Andalucía**, propone:

-Modificar lo previsto en el artículo 182.5, segundo párrafo, en el mismo sentido que Castilla La-Mancha, esto es, modificar la redacción por: “(...) *A tal efecto éstos deberán tener su base de operaciones en el municipio en que se encuentre domiciliada la **autorización**, en vez de la empresa*”. Se acepta.

-En el artículo 182.5, párrafo tercero tomar como referencia para el cálculo de la regla de habitualidad “un mes” en vez de “tres meses”. No se atiende por considerar más adecuado el plazo de tres meses. Se trata de una medida que flexibiliza el régimen hasta ahora previsto, de un mes.

**La Rioja**

Está totalmente de acuerdo con el contenido del Proyecto de Real Decreto.

**Madrid**, propone:

-Exigir la placa de Servicio Público (señal V-9) en el artículo 182.4 del ROTT. No se acepta al considerar que se trata de una medida que no permite evitar el fraude en el ejercicio de esta actividad y que introduce mayores rigideces; en cualquier caso, está previsto en la propia norma que las Comunidades Autónomas que quieran lo puedan exigir.

Por otro lado, fruto de diferentes **reuniones del Ministerio de Fomento con representantes de las Secciones de arrendadores de vehículos con conductor y de transporte público en vehículos de turismo (taxi) del Comité Nacional del Transporte por Carretera**, se han corregido y añadido algunas modificaciones de menor importancia que son las siguientes:



-En el artículo 181 del ROTT, que resulta modificado en el apartado Uno, se sustituye el término de “*leasing*” por el de “*arrendamiento financiero*”, por ser más preciso.

-En el artículo 182.1 del ROTT, modificado por el apartado Dos, se añade “*y únicamente podrán encontrarse circulando cuando (...) se está retornando a dicha base de operaciones o se acredite que su desplazamiento tiene como causa la realización de operaciones de revisión, reparación o mantenimiento del propio vehículo.*” De lo que se ha tratado es de acotar de forma expresa los distintos supuestos en lo que los vehículos de arrendamiento con conductor pueden circular por las vías públicas a fin de dar cumplimiento a la regla general de que éstos no pueden circular en busca de clientes, ni realizar la recogida de los que no hayan contratado previamente el servicio. Asimismo, en este precepto se suprime el concepto de “*aguardar*” por entender que es innecesario.

No obstante lo anterior, finalmente se decide modificar la redacción de este precepto, en coherencia con la eliminación del término “*aguardar*”, de tal forma que se establece que “*los vehículos cuando estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.*”

-El artículo 182.3 del ROTT, modificado por el apartado Cuatro, viene a exceptuar de la obligación de llevar a bordo la autorización en el salpicadero, los supuestos en los que los vehículos lleven un distintivo exigido por la Comunidad Autónoma correspondiente. Se añade esta excepción ya que en estos casos resulta innecesario llevar la autorización de forma visible porque con el distintivo autonómico ya queda acreditada la procedencia del vehículo y en su caso, domiciliación de la autorización.

Asimismo, se indica que el texto ha sido enviado, por parte de nuestra Secretaría General Técnica, a informe del Ministerio de Economía y Competitividad (el día 30 de abril) así como a la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (el día 20 de mayo).

El texto ha sido informado por la **Secretaría General Técnica del Ministerio de Economía y Competitividad**, en escrito de fecha 29 de junio de 2015, si bien previamente se han mantenido contactos y conversaciones informales entre la Dirección General de Política Económica y el Ministerio de Fomento al objeto de fijar un texto que aúne las posiciones de ambos Ministerios.

Resultado de las observaciones formuladas por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Economía se informa lo siguiente:

En primer lugar, la observación consistente en la necesidad de que el Ministerio de Fomento justifique en la Memoria la necesidad y proporcionalidad de las restricciones propuestas (regla de proporcionalidad y de habitualidad) se acepta.



En este sentido, se incluye en esta memoria, en apartado separado, la adecuación de esta norma a la Ley de garantía de la unidad de mercado, incidiendo fundamentalmente en la adecuación de la regla de proporcionalidad y de habitualidad a los principios de proporcionalidad y necesidad contemplados en el artículo 9 de la citada Ley.

En segundo lugar, en relación con la observación consistente en la necesidad de mantener la obligación de suscripción del seguro de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor en el artículo 181.1 del ROTT, que pretende modificarse con este Proyecto, se indica que ésta no se acepta.

Se señala al respecto que los seguros no son una materia objeto de la legislación de transporte sino que las competencias de su regulación afectan conjuntamente al Ministerio de Economía, al de Justicia y al de Interior (a la Dirección General de Tráfico); de hecho, ésta ya se contiene en el Real Decreto Legislativo 8/2004 y el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, a los que hace alusión el informe de Economía.

En este sentido se indica que la obligatoriedad de suscribir un determinado seguro no es un requisito que deba ser objeto de la ordenación del transporte, sino que afecta a las cuestiones relacionadas con la seguridad vial así como con la actividad mercantil.

Por último se señala que la modificación llevada a cabo en el artículo 181.1 del ROTT pretende clarificar y sistematizar los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. En este sentido, en la medida en que esta actividad está considerada como una “actividad de transporte “, según determina el artículo 99.4 de la LOTT, la redacción nueva se remite a los requisitos que con carácter general se exigen para realizar cualquier tipo de transporte público, existiendo una remisión a normativa reglamentaria en lo que al número mínimo de vehículos, características mínimas de equipamiento, potencia o prestaciones se refiere.

En tercer lugar, el informe del Ministerio de Economía recomienda desde un punto de vista de técnica normativa que la modificación del artículo 182 se incluya en un único apartado.

El texto del proyecto modifica por un lado el apartado 1 de este precepto donde se contienen reglas sobre circulación de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor así como reglas de contratación. Por su parte, el apartado 2 de este precepto, que también se modifica con este Proyecto, regula los precios de esta actividad. Asimismo se trata de dos apartados muy extensos.

Teniendo en cuenta que los apartados regulan cuestiones muy distintas y que éstos son muy extensos, ha parecido más razonable mantener la redacción actual sin aceptar la recomendación del Ministerio de Economía.





Dejando a un lado el informe del Ministerio de Economía, se señala que también se ha recibido el **informe de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia**, de fecha 25 de junio.

Este informe valora positivamente que se hayan eliminado algunas de las restricciones anteriormente señaladas si bien indica que existe todavía un amplio campo de mejora para eliminar otro conjunto de restricciones.

En términos generales este informe critica tanto la introducción de requisitos de acceso a la actividad como la regla de proporcionalidad y habitualidad diciendo que las restricciones identificadas son cuestionables desde el punto de vista de la competencia y la regulación económica eficiente y a la luz de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre la libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, la Ley 30/1992 (artículo 39 bis.1) y la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía sostenible (artículo 4). Asimismo, advierte de la indebida asimilación de la regulación del sector del taxi con respecto al arrendamiento de vehículos con conductor, no debiendo imponerse restricciones en este sector por una pretendida analogía de las existentes en el sector del taxi.

Como observaciones particulares el informe critica, por ser contrario a la competencia y regulación económica eficiente, el establecimiento de un número mínimo de vehículos, el carácter representativo exigido a éstos, la introducción de limitaciones cuantitativas y de origen y destino de los vehículos, el que las autorizaciones se vinculen a vehículos y no a empresa y las exigencias en relación con la base de operaciones. Considera, por otro lado, una carga innecesaria la obligatoriedad de llevar la autorización en el salpicadero.

Se señala en relación con este informe de la Comisión que el texto del proyecto ha tratado de flexibilizar en la medida de lo posible los requisitos de acceso a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, rebajando el número mínimo exigido hasta ahora, introduciendo los vehículos energéticos y rebajando las características o prestaciones mínimas que se han venido exigiendo desde hace más de veinte años. Con la nueva regulación se ha tratado de preservar los derechos adquiridos por las actuales empresas dedicadas al arrendamiento y de lograr el máximo consenso entre este sector y el del taxi.

Se advierte que el texto, sometido a informe de la Comisión Nacional, ha sido objeto posteriormente de diferentes modificaciones. Las reuniones mantenidas con los representantes del sector del taxi y de arrendamiento de vehículos con conductor así como con el Ministerio de Economía han tenido como objetivo flexibilizar aún más esta actividad. Resultado de estas negociaciones, se ha eliminado en el texto del proyecto la prohibición de aguardar en las vías públicas en busca de clientes, se exime de tener que llevar autorización en el salpicadero cuando el vehículo se encuentre identificado por un distintivo autonómico y se aporta justificación en la memoria de la necesidad y proporcionalidad para el establecimiento de la denominada regla de habitualidad y proporcionalidad.



El texto definitivo ha sido enviado de nuevo a la Secretaría General Técnica para que emita el informe correspondiente de acuerdo con lo previsto en el artículo 24.2 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

El informe de la **Secretaría General Técnica** de este Ministerio de Fomento hace hincapié fundamentalmente en dos cuestiones. La primera de ellas es la “degradación normativa” que se produce al regular tanto el número mínimo de vehículos exigido como el resto de características (potencia, prestaciones, antigüedad, entre otras) en un texto que tiene rango de Orden ministerial (el proyecto de Orden ministerial sobre esta materia que está en tramitación). A juicio de esta Secretaría General Técnica, el artículo 43.1.d) de la LOTT se remite a “lo que reglamentariamente se determine” para regular estas cuestiones, por lo que la habilitación legal es a Real Decreto sin que admita su regulación por vía de Orden ministerial.

La segunda de las observaciones plantea la necesidad de mantener en la normativa de transporte, tal y como expresa el vigente artículo 5.h) de la Orden FOM 36/2008, en su redacción dada por la Orden FOM 3203/2011, un seguro de viajeros de responsabilidad civil como consecuencia de los daños que puedan sufrir éstos a consecuencia del transporte. Se basa su fundamentación en lo previsto en el artículo 21 de la LOTT y en la inexistencia en la legislación general de seguros de uno de estas características.

Analizado el citado informe se procede a aceptar todas las observaciones formuladas de tal forma que:

Se decide elevar a rango de Real Decreto lo hasta ahora regulado en los artículos 10 y 11 de la Orden FOM 36/2008 (que constaban igualmente en el proyecto de Orden en tramitación). En consecuencia, el contenido de estos preceptos (sobre características de vehículos, número mínimo, potencia y demás prestaciones) se pasa a regular en el artículo 181.2 del ROTT modificado en el Proyecto de Real Decreto en tramitación.

Se añade un nuevo apartado Seis al texto del proyecto en el que se añade un nuevo apartado 6 al artículo 182 del ROTT. En este se contiene la obligación de que la empresa debe tener cubierta, mediante uno o varios seguros, su responsabilidad civil por los daños que pudieran sufrir los viajeros como consecuencia del transporte. Derivado de lo previsto en el artículo 21 de la LOTT, ha parecido más conveniente que el citado seguro sea exigible a las empresas no como requisito sino como condición de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor.

Una vez emitido informe favorable por parte de la Secretaría General Técnica, el citado proyecto se somete a dictamen del Consejo de Estado de acuerdo con lo previsto en la Ley Orgánica 3/1980, con fecha 31 de julio.

#### **-Dictamen de Consejo de Estado**

Remitido este proyecto el 31 de julio de 2015, el Consejo de Estado (con fecha 21 de octubre de 2015), una vez admitida a audiencia a la empresa UBER que presentó alegaciones,



indicó la necesidad de completar esta Memoria. En concreto, era necesario justificar de manera más amplia el establecimiento de un número mínimo de vehículos y las reglas de proporcionalidad y habitualidad, previstas en este Proyecto normativo, desde el punto de vista de su adecuación a los principios de proporcionalidad y no discriminación e interés general de conformidad con la Ley 20/2013, de garantía de la unidad de mercado.

Con fecha 30 de octubre se envió al Consejo de Estado una memoria ampliada. Y una vez recibida, este Cuerpo Consultivo ha procedido a emitir su Dictamen, con fecha 12 de noviembre.

El dictamen es **favorable** a la aprobación de este proyecto de Real Decreto si bien formula una serie de **observaciones** que han sido atendidas en su totalidad. Son las siguientes:

-Se incorpora en la memoria un apartado sobre el impacto en materia de familia, de acuerdo con la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, añadida por la disposición final quinta punto tres de la Ley 26/2015.

-Se modifica el título de la norma, incorporando la referencia a “Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre”

-El apartado Cinco que añade un nuevo apartado 5 al artículo 182 del ROTT, añade al comienzo de su redacción “*Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 182.2 (...)*”

-En la disposición final primera sobre el Título competencial se añade la competencia atribuida al Estado en materia de legislación mercantil prevista en el artículo 149.1.6ª de la Constitución.

Al margen de estas observaciones, el Dictamen muestra su conformidad en relación con el rango de la norma y al procedimiento seguido para su tramitación.

En cuanto al articulado del texto, conviene resaltar algunas consideraciones que se expresan en este Dictamen:

En primer lugar, en lo que al número mínimo de vehículos se refiere, el dictamen manifiesta la conformidad al establecimiento de este número mínimo (de siete vehículos) sobre la base de que éste tiene cobertura legal en el artículo 43.1.d) de la LOTT. Indica que existe en la memoria una adecuada justificación del “*interés general*” que lleva a su establecimiento por la necesidad de la protección de los usuarios y la seguridad en las transacciones comerciales. Además, tal y como expresa “*esta medida es proporcionada y no discriminatoria ya que a todos los solicitantes se les exige este número mínimo, cifra que no resulta desorbitada toda vez que se han descartado otros condicionantes como por gemelo la acreditación de una determinada capacidad financiera(...)*”.



En segundo lugar, en lo que a las características de los vehículos se refiere, el dictamen del Consejo de Estado, considera proporcionada y no discriminatoria esta medida sobre la base de la justificación dada en esta memoria. Se trata, como dice, de unas “*características que reúnen la práctica totalidad de los turismos de gama media*”. Asimismo, considera que “*ni el requisito del carácter representativo ni el número mínimo de vehículos pueden ser considerados como barreras de entrada al mercado que limiten la libertad de establecimiento y la libre circulación en los términos previstos en el artículo 18.2.i) de la Ley 20/2013, de garantía de la unidad de mercado*”.

En tercer lugar, en lo que a la regla de proporcionalidad se refiere, el Consejo de Estado señala que “*nada tiene que objetar a la redacción propuesta*” ya que este precepto tiene cobertura legal en la LOTT y la memoria de análisis de impacto normativo contiene la necesaria justificación del “*interés general*” que lleva a su establecimiento de conformidad con la Ley 20/2013 de garantía de la unidad de mercado. En este sentido, señala expresamente que su inclusión responde a “*la preservación del interés público a que responde la actual regulación del taxi*”. Tal y como expresa “*se trata de motivos de interés general que no pueden considerarse meramente de naturaleza económica en los términos vetados por el artículo 18.2. g) de la Ley 20/2013 de garantía de la unidad de mercado. Incluso el propio consejo establece que “la propia Ley 20/13 en su exposición de motivos abre la puerta a esta posibilidad (...)*”.

En cuarto lugar, en lo que a la nueva redacción dada al artículo 182.1 del ROTT se refiere sobre la “prohibición de estacionar o recoger clientes que no hayan contratado previamente el servicio”, en dictamen del Consejo de Estado nada tiene que objetar y señala que “*tal restricción forma parte de la propia naturaleza del servicio que se presta y es una de las diferencias fundamentales entre el servicio del autotaxi y el de arrendamiento de vehículos con conductor*”.

Por último, en lo que a la regla de habitualidad se refiere (artículo 182.5 del ROTT), el Consejo de Estado considera que esta regla “*puede ampararse en la excepción del segundo párrafo del artículo 20.4 de la Ley 20/2013 de garantía de la unidad de mercado, así como halla cobijo en el artículo 91 de la LOTT*”.

Antes de la elevación del texto definitivo de esta norma a Consejo de Ministros, el Ministerio de Economía y Competitividad ha emitido varias observaciones de forma bilateral, que han sido aceptadas prácticamente en su totalidad.

En este sentido, se ha procedido a eliminar del texto la referencia a la “base de operaciones” contenida en el primer párrafo del artículo 182.1 del ROTT; en consonancia con lo anterior, se ha fijado una redacción alternativa al tercer párrafo del artículo 182.1 (“*propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados al efecto*”). Igualmente, se ha añadido en el nuevo apartado 6 del artículo 182 del ROTT la posibilidad de que la empresa tenga cubierta su responsabilidad civil por los daños que sufran los viajeros a consecuencia del transporte, no solamente



mediante un seguro, sino también mediante “*otras garantías financieras*”. Además, se han corregido varios errores puramente formales en el texto y memoria.

Por último, este Ministerio significa, en relación con un posible pronunciamiento de la Unión Europea respecto al contenido del proyecto, que la reglamentación comunitaria excluye se su ámbito de aplicación al transporte de viajeros realizado en vehículos que no superen las nueve plazas incluida la del conductor.

**- Oportunidad de la norma y adecuación a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado.**

La Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modificó la LOTT, introdujo modificaciones especialmente relevantes en relación con determinadas formas de transporte, destacando aquella que afecta al ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Así, el artículo 99.4 de la Ley 9/2013 viene a determinar que la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio está condicionado a la obtención de la correspondiente autorización, de conformidad con los requisitos que se definen en los artículos 42 y 43.1 y lo que reglamentariamente se establezca con carácter específico en relación con dicha modalidad de transporte.

Asimismo, el artículo 42 de la LOTT somete a autorización administrativa este tipo de actividad de arrendamiento con conductor, fijando su artículo 43.1 los requisitos para su obtención, entre los que se encuentran los de “contar con un domicilio situado en España en el que se conserven los documentos relativos a la gestión y funcionamiento de la empresa”, “disponer de uno o más vehículos matriculados en España”, así como el de “cumplir aquellas otras condiciones específicas necesarias para la adecuada prestación de los servicios que reglamentariamente se establezcan”, entre otros.

Ha resultado adecuado, por tanto, revisar los requisitos exigidos hasta ahora para el ejercicio de esta actividad previstos en el artículo 181 del Real Decreto 1211/1990. Como ya hemos expuesto anteriormente, en término generales ha habido una rebaja de requisitos.

Dejando a un lado los requisitos, conviene también hacer mención al artículo 48 de la LOTT, en la nueva redacción que le ha dado la Ley 9/2013, que habilita al Estado, por vía reglamentaria, a introducir limitaciones al otorgamiento de nuevas autorizaciones para el ejercicio de esta actividad de transporte, condicionado a que la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo esté sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local. En el mismo sentido, el nuevo artículo 91 de la LOTT, permite introducir limitaciones reglamentarias en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios.

De este modo, ha resultado igualmente acertado adaptar el contenido del ROTT a estas previsiones de tal forma que se da nueva redacción a los artículos 181.2 y 182. 5 del ROTT, recogiendo expresamente limitaciones cuantitativas al número de autorizaciones de esta clase



otorgadas así como determinadas reglas de habitualidad en la prestación de estos servicios, debiendo éstos desarrollarse fundamentalmente en el ámbito autonómico en que están domiciliadas las autorizaciones.

En cualquier caso, conviene indicar que estas previsiones que ahora se introducen en el ROTT ya venían recogidas en el artículo 14 de la Orden 36/2008, de 9 de enero, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor y en el artículo 10.2 de la Orden FOM 3203/2011, de 18 de noviembre, por la que se modificó la anterior.

En definitiva, de lo que se ha tratado es de adaptar el ROTT a la nueva regulación introducida por la modificación de la LOTT, para lo que se ha dado nueva redacción a los artículos 181 y 182 del mencionado Reglamento.

En la misma línea, ha parecido también adecuado revisar la regulación dada al arrendamiento de vehículos con conductor en lo relativo a requisitos exigidos para la obtención de las correspondientes autorizaciones, al otorgamiento de éstas y a las condiciones de prestación del servicio.

Por otra parte, parece que, de acuerdo con los informes del Ministerio de Economía y Competitividad, resulta necesario justificar la adecuación del establecimiento de las reglas de proporcionalidad (1-30) y de habitualidad (80-20) previstas en este Real Decreto a la Ley de garantía de la unidad de mercado.

Con independencia de que sea la propia exposición de motivos de la Ley de garantía de la unidad de mercado la que permite introducir limitaciones cuantitativas y por razón del origen y destino de los servicios a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, podemos decir que la aproximación de las condiciones de prestación de los servicios de taxi y de arrendamiento de vehículos con conductor, unida al establecimiento de contingentes o cupos por las entidades locales y en su caso, Comunidades autónomas en relación con las licencias de taxi, hace que la posibilidad de un crecimiento ilimitado de la oferta de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor pueda, claramente, dificultar el desarrollo armónico y equilibrado del sistema de transporte de viajeros en vehículos de turismo.

En este sentido, procede recordar que el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, de Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, aprobado, en su momento, por el Estado para regular el otorgamiento de licencias habilitantes para realizar transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo, distinguía dos clases de servicios de transporte urbano en vehículos de turismo: los servicios de clase A) o autotaxis y los servicios de clase C) o especiales o de abono, que se diferenciaban de los primeros por la mayor potencia, capacidad, lujo, dedicación, etc. de los vehículos y/o por la especial preparación de sus conductores.

Posteriormente, el ROTT creó una nueva modalidad de transporte de viajeros en vehículos de turismo, el arrendamiento de vehículos con conductor, transformando todas las licencias



municipales de la clase C) en aquel momento vigentes en autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor (disposición transitoria segunda).

El Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros quedó, pues, a partir de la creación de tales autorizaciones, exclusivamente referido a las licencias de clase A) o autotaxi, debiendo destacarse que su artículo 11 habilita a las Entidades locales para establecer limitaciones cuantitativas (cupos o contingentes) para el otorgamiento de las licencias en función de diversas circunstancias.

Paralelamente, una buena parte de las Comunidades Autónomas, en uso de sus competencias en materia de transporte urbano, ha dictado normas en relación con los servicios de taxi, ya sea a través de leyes específicamente referidas a esta modalidad de transporte, como es el caso de Cataluña o Navarra, o bien incluyéndolas en una legislación general en materia de transporte urbano. En todos los casos, esta legislación ha previsto también la posibilidad de que las Entidades locales contingenten las licencias de autotaxi y determinen las tarifas aplicables en esta clase de servicios.

En todo caso, ya sea al amparo de una u otra norma, en el ámbito urbano las licencias municipales de autotaxi se encuentran efectivamente contingentadas en la totalidad del territorio nacional, mientras que la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor no lo estaba inicialmente.

Inicialmente, los vehículos utilizados para la prestación de servicios en la modalidad de arrendamiento con conductor, herederos de los adscritos a las antiguas licencias de la clase C) se diferenciaban efectivamente de los utilizados como taxi por su carácter representativo de alto nivel.

De hecho, el artículo 181 del ROTT señalaba en su redacción original que tales vehículos habían de tener “un carácter representativo, pudiendo a tal efecto ser exigidas unas características mínimas de equipamiento, potencia o prestaciones”.

Empero, desde entonces, la mejora de la calidad del parque de vehículos de turismo, en general, y de taxis en particular, así como la estandarización de una importante cantidad de “extras” en los vehículos de serie, ha ido aproximando progresivamente las condiciones que reúnen los vehículos utilizados por los taxistas a las que presenta la flota de arrendamiento con conductor.

En la actualidad muchos taxis presentan, así, características y prestaciones equiparables a las que, en su momento, identificaban a los vehículos de lujo adscritos a la actividad de arrendamiento con conductor.

Por otra parte, la evolución de la sociedad española ha hecho aparecer una demanda de transporte en vehículos de turismo que, rechazando el taxi como alternativa, también rechaza utilizar vehículos de máximo lujo. Se centra, así, en vehículos de gama alta pero no quiere limusinas ni determinadas marcas o modelos identificadas con el lujo ostentoso.



No obstante, se ha de significar que las circunstancias de mercado han ido aproximando progresivamente las características de los vehículos utilizados en el arrendamiento con conductor y las que, en ocasiones, presentan los taxis, de tal forma que, en buena medida, se ha ido confundiendo la demanda atendida por unos y otros.

De este modo, tal y como se ha dicho anteriormente se considera necesario y proporcionado introducir limitaciones cuantitativas y por razón de origen y destino de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor con el objetivo de conseguir un sistema armónico y equilibrado del sistema de transporte público en vehículos de turismo.

#### En lo relativo a la **regla de proporcionalidad (1-30)**.

La proporción de un vehículo dedicado al arrendamiento con conductor por cada 30 dedicados a la actividad de taxi (en adelante proporción 1-30) se fijó inicialmente en el año 1998 con ocasión de la aprobación de la Orden que regulaba esta materia, hoy en día derogada, aunque se ha venido manteniendo desde entonces en la reglamentación posterior.

Esta proporción opera como límite máximo, ya que se habilita a las Comunidades Autónomas a modificar dicha proporción, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva.

Como ya hemos comentado anteriormente, la actividad de los taxis se encuentra fuertemente regulada a nivel local y autonómico. Desde sus orígenes, esa actividad se ha venido sujetando tanto por los entes locales como por la legislación autonómica a importantes limitaciones (contingentación del número de licencias, limitación del número de licencias de que puede ser titular una misma persona, sometimiento a tarifas obligatorias, características de los vehículos, etc.). No corresponde a la Administración General del Estado entrar a valorar las razones de interés general que dichas Administraciones hayan considerado para establecer históricamente tales limitaciones.

Por el contrario, la actividad de arrendamiento con conductor, creada por el ROTT, nunca se ha encontrado sometida a tarifas ni existen limitaciones para que una misma persona pueda ser titular de flotas significativas de vehículos.

Como inicialmente no existían limitaciones al crecimiento de la oferta de arrendamiento de vehículos con conductor, esta actividad creció rápidamente y, a partir de mediados de los años 90 del pasado siglo, empezó a evidenciarse que, una vez cubiertas las necesidades de transporte a cuya atención estaba destinada dicha actividad, las empresas dedicadas a ella tendían a ofertar servicios progresivamente más parecidos a los propios del taxi.

Sin embargo, la actividad desarrollada por los taxis y el arrendamiento de vehículos con conductor atienden demandas de transporte que, en algunos segmentos, resultan difíciles de distinguir; si bien el régimen mucho más liberal del arrendamiento con conductor le permite competir con evidentes ventajas en esos segmentos frente al taxi.





Como consecuencia, principalmente, de la preocupación planteada al respecto por las Administraciones autonómicas, en el año 1998 se decidió introducir, como se ha indicado, medidas tendentes a evitar un crecimiento desproporcionado de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, que pudiera dar al traste con las políticas municipales y autonómicas desarrolladas respecto a la actividad de los taxis, amenazando, por otra parte, con poner en peligro el sistema armónico de la oferta de transporte en vehículos de turismo, se decidió establecer limitaciones al número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, previendo la proporción del 1-30 en la Orden que regulaba esta materia.

Dicha proporción se fijó teniendo en cuenta el número total de autorizaciones de taxi y de arrendamiento de vehículos con conductor que existían en el año 1998, que en aquél entonces era próxima a una autorización de éstas por cada treinta de aquéllas, de tal forma que no se perjudicara a las empresas de arrendamiento de vehículos con conductor existentes en ese momento. Debiendo significarse, además, el amplio consenso administrativo y empresarial que en aquel momento suscitó la implantación de esa regla de proporcionalidad.

En relación con la legalidad, necesidad y proporcionalidad de la limitación de la oferta de arrendamiento de vehículos con conductor, cabe señalar lo siguiente:

El servicio del taxi, aunque no pueda ser considerado técnicamente un servicio público, por no ser de titularidad de las Administraciones públicas, sí que, desde su aparición, ha sido tratado reglamentariamente como un servicio investido por un interés público preponderante.

Si bien la reglamentación del taxi no es totalmente uniforme a nivel nacional, dadas las diferencias existentes entre los distintos Municipios, sí que existen fuertes similitudes en las normas que lo regulan en las capitales y ciudades de mayor tamaño, que son aquéllas en las que, a su vez, los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor tienden a realizar principalmente su actividad y donde, en consecuencia, compiten en mayor medida con el taxi.

En líneas generales, cabe destacar las siguientes normas obligatorias que rigen el sector del taxi en todas esas poblaciones y contribuyen a hacer más onerosa la explotación de los servicios:

- Tarifas obligatorias, tanto para los servicios estrictamente urbanos como para los interurbanos.
- Características obligatorias de los vehículos, que, en muchos casos, impiden la utilización de vehículos que superen un reducido número de plazas (habitualmente 4 ó 5).
- Regulación de descansos obligatorios y de tiempos máximos de conducción.
- Exigencia de una formación adicional obligatoria para los conductores, tanto en relación con la situación de calles, edificios públicos, monumentos, etc. de la ciudad



en la que están establecidos, como, en ocasiones, otros conocimientos relativos a idiomas, seguridad, etc.

- Obligación de aceptar a todo viajero que demande sus servicios, de recogerlo en cualquier lugar y hacer cualquier recorrido que éste les proponga.
- Otras obligaciones comerciales tales como las de facilitar cambio de moneda a los viajeros hasta una determinada cantidad o, en ocasiones, la de aceptar el pago mediante tarjetas de crédito.

Por el contrario, las empresas dedicadas al arrendamiento de vehículos con conductor no están sometidas a ninguna de estas obligaciones, salvo las referidas a unas características muy básicas de los vehículos, a las que más adelante se hace referencia.

Aún más, la progresiva flexibilización de las condiciones exigidas para la prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, unida a la facilidad con que actualmente puede realizarse su contratación previa por vía telefónica, telemática, etc., hace que estos servicios compitan cada día más de cerca con el taxi.

Si, como parece más que probable, Comunidades Autónomas y Entidades locales mantienen los criterios actuales al regular el taxi, considerando que el interés público exige que se impongan a quienes prestan estos servicios las obligaciones a que se ha hecho referencia, no sería razonable permitir que, paralelamente, un número ilimitado de nuevas empresas entrase a operar en el sector de arrendamiento de vehículos con conductor, en el que no estarían obligadas a cumplir tales obligaciones, puesto que ello supondría, en definitiva, que unas y otras compitieran desigualmente en la prestación de unos servicios prácticamente idénticos.

Ello daría lugar a que unas empresas, las de arrendamiento de vehículos con conductor, acabasen por realizar la práctica totalidad de servicios más rentables, en tanto que podrían ofertarlos en condiciones mucho menos onerosas que las soportadas por los taxistas, dejando a éstos, sometidos a importantes obligaciones legales, la prestación exclusivamente de los menos rentables.

Evidentemente, en estas condiciones, el servicio del taxi acabaría por desaparecer lo que (aunque es legítimo que se plantee en un entorno liberal), además de atentar contra la autonomía municipal, no parece ser el fin perseguido por la Ley de garantía de la unidad de mercado.

Justamente, dicha Ley parece apuntar lo contrario al hacer referencia expresa en su exposición de motivos a la posibilidad de establecer limitaciones al número de operadores cuando *“se trate de servicios que puedan poner en riesgo su adecuada prestación, como sucede, por ejemplo, con el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor”*.



Como consecuencia de lo anterior, se considera absolutamente justificado limitar reglamentariamente la oferta de arrendamiento de vehículos con conductor, puesto que, en otro caso, es previsible que, si la actividad desarrollada por los taxis no acabara por desaparecer, quedase limitada a la prestación de servicios en la periferia de las ciudades, por ser las zonas en las que aquélla resulta menos rentable y, de continuar considerándose que el transporte urbano de viajeros en vehículos de turismo tiene un contenido de interés público, resultase imprescindible, antes o después, subvencionar su prestación para garantizar su subsistencia.

Con objeto de evitar tales consecuencias, aunque se reducen significativamente las condiciones exigidas para el ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, se ha optado por mantener la regla de proporcionalidad entre la oferta de esta clase de servicios y la que representan los taxis, establecida desde 1998, y que expresamente se encuentra prevista en el artículo 48 de la LOTT y se estima proporcionada a los efectos pretendidos.

Aunque la proporción entre autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y de taxis se establece con carácter general en la norma proyectada, considerando que el número de taxis en servicio es un indicador uniforme de la demanda de transporte en vehículos de turismo, se prevé que las Comunidades Autónomas puedan modificar la regla general, permitiendo el acceso de una mayor proporción de empresas de arrendamiento de vehículos con conductor para aquellos supuestos en que aprecien que se da una situación de insatisfacción de la demanda.

Finalmente, ha de señalarse que tanto las asociaciones profesionales que integran la Sección de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo (autotaxis) del Comité Nacional del Transporte por Carretera, como las que integran la de Arrendamiento de Vehículos con Conductor de dicho Comité han mostrado su consenso mayoritario respecto a la referida regla de proporcionalidad.

En cuanto a la **regla de habitualidad**, podemos decir que, al igual que ocurre con la de proporcionalidad, las políticas fijadas a nivel local y autonómico en relación con la actividad de los taxis, unidas a un crecimiento contante de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, han hecho necesario que el Estado fije asimismo limitaciones por razón del origen y destino de los servicios prestados mediante vehículos arrendados con conductor, con el objetivo de no dar al traste con aquéllas políticas y de preservar el adecuado equilibrio de la oferta de transporte en vehículos de turismo.

La obligación de que los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor hayan de prestar sus servicios de forma habitual dentro del territorio autonómico viene fijada desde hace mucho tiempo. (Incluso la Orden del año 1993 ya hacía referencia a esta limitación, si bien, en términos muy genéricos.)

Se consideró que esta medida era acorde con la arbitrada a nivel local y autonómico en relación con la actividad realizada por los taxis, ya que ésta únicamente puede desarrollarse en



el ámbito estrictamente urbano o, cuando excede de éste, debe haberse iniciado necesariamente en el término municipal dónde esté domiciliada la autorización.

No obstante, la experiencia acumulada desde la implantación inicial de esta medida demostró que la aplicación de una regla basada en la habitualidad pero no acotada presentaba enormes dificultades prácticas, dada la disparidad de criterios aplicados por las distintas Comunidades Autónomas. Por ello se consideró necesario incluir una concreción más exacta de dicha regla en la Orden 3203/2011, en la que se decidió establecer la exigencia de que, al menos un determinado porcentaje de servicios guardasen relación (origen, destino o tránsito) con el territorio de la Comunidad Autónoma otorgante de la autorización en que tales servicios se amparen.

A tal efecto, se estimó que podía considerarse que una empresa dedicaba habitualmente su actividad a atender demandas de transporte relacionadas con el territorio de la Comunidad Autónoma otorgante cuando, al menos, el ochenta por ciento de los servicios que prestaba se desarrollaban total o parcialmente en el territorio de aquella y que, siendo éste un porcentaje tan significativo, cabía permitir un margen de servicios de menor relevancia e impacto, el restante veinte por ciento (una quinta parte de los prestados), pudiese ser realizado aunque no guardase relación alguna con el territorio de dicha Comunidad.

Resulta significativo que la aplicación de esta regla no ha sido conflictiva, existiendo un amplio consenso en su aplicación.

Por cuanto se refiere a la habilitación legal para el establecimiento de limitaciones por razón del origen y destino de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor, se ha de señalar lo siguiente:

El artículo 91 de la LOTT habilita legalmente a la introducción, por vía reglamentaria, de limitaciones por razón del origen o destino de los servicios para la realización de transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo, incluyéndose en esta categoría no solamente a los taxis sino también al arrendamiento de vehículos con conductor, calificados como “una modalidad de transporte discrecional de viajeros” de conformidad con el artículo 99.4 de la LOTT.

Conviene resaltar que la redacción dada al artículo 91 de la LOTT proviene de la propia 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, que en su artículo 21, apartado tres, recoge este mismo contenido.

Asimismo, la Ley de garantía de la unidad de mercado, en su exposición de motivos, proclama el denominado “principio de eficacia en todo el territorio nacional”, si bien, señala expresamente que *“Este principio de eficacia no es, sin embargo, aplicable a determinadas actuaciones relacionadas (...) con la prestación de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas que, por su propia naturaleza, resultan vinculados con un ámbito territorial*



*determinado, como nuevamente sucede con las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor, (...)*”.

En conclusión, el establecimiento en el Real Decreto en tramitación de la regla de habitualidad para el ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor viene amparado legalmente, si bien procede que se justifique su adecuación a los principios de necesidad y proporcionalidad, determinados en la Ley de garantía de la unidad de mercado.

A ese respecto, cabe significar lo siguiente:

La regulación del transporte urbano de viajeros, como ya se ha indicado y expresamente ha dictaminado la Sentencia del Tribunal Constitucional de 27 de junio de 1996, es de competencia exclusiva de los Ayuntamientos y, en su caso, de las Comunidades Autónomas.

En consecuencia, son las correspondientes Ordenanzas locales y la legislación de las Comunidades Autónomas las que regulan la actividad de transporte urbano en vehículos de turismo (taxi) y el régimen de las licencias que habilitan para su prestación.

Asimismo se ha indicado ya que, tanto la una como la otra, fijan fuertes limitaciones territoriales al ejercicio de esta actividad (taxi), obligando a que, con carácter general, los servicios se desarrollen íntegramente en el ámbito urbano o, en caso contrario, hayan de iniciarse en el término municipal del Ayuntamiento que expidió la licencia.

Tal es el caso, por ejemplo, del Reglamento de Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo de Madrid, aprobado por Decreto 74/2005, de 28 de julio, en la Comunidad de Madrid; de la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi, en Cataluña, o de la Ley 8/2005, de 30 de junio, reguladora del Transporte Urbano por carretera de la Rioja, entre otras.

Atendiendo a la existencia de tales limitaciones autonómicas y municipales y a que éstas no sólo afectan al transporte urbano sino también al interurbano, la propia LOTT, en su artículo 91, habilita a que las mismas sean tenidas en cuenta en la regulación estatal, permitiendo la necesaria armonización entre los distintos ordenamientos, previendo, así, que puedan ser contempladas reglamentariamente en relación con los servicios que exceden del ámbito autonómico.

Este precepto determina expresamente que:

*“Artículo 91.*

*Las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar servicios en todo el territorio nacional, sin limitación alguna por razón del origen o destino del servicio. Quedan exceptuadas de lo anterior tanto las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo como las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor, que deberán respetar las condiciones que,*



*en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios.”*

Por su parte, el artículo 125 del ROTT viene a establecer que *“como regla general, los servicios a que se refiere esta sección, (...) deberán iniciarse en el término municipal en que se encuentre domiciliada la autorización de transporte”*.

Como ya se ha significado, en la actualidad el sector del taxi y el de arrendamiento de vehículos con conductor compiten prácticamente en el mismo mercado. En ambos casos nos encontramos con un servicio prestado de forma exclusiva a los clientes en vehículos de turismo con características muy similares.

Asimismo, y a pesar de que se exige que los vehículos de arrendamiento con conductor sean contratados previamente a la realización del servicio, sin que puedan circular por la vía pública en busca de clientes, lo cierto es que las nuevas tecnologías de la información han propiciado que un amplio número de contrataciones de este tipo de servicios, ya sea de taxi o de arrendamiento de vehículos con conductor, se produzca vía telefónica o por internet. Por tanto, la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor compite directamente con la del taxi en una parcela concreta del mercado. Concretamente, en el subsegmento de "contratación previa" por centralita, emisora u otro sistema.

Nos encontramos, así, con dos tipos de actividades que prestan servicios muy parecidos y que compiten en el mismo mercado.

Por esta razón, el establecimiento de limitaciones territoriales al ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, lejos de suponer una barrera y de atomizar el mercado, trata de equilibrar mínimamente sus condiciones de prestación en relación con las que se exigen al taxi.

Se trata, en definitiva, de establecer reglas de juego similares para ambas modalidades de transporte, que permitan que todos los operadores del mercado puedan competir en condiciones de igualdad. De lo contrario, una parte de los operadores (los dedicados a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor) podrían competir en mejores condiciones, falseando la competencia en el mercado y, lo que es peor, poniendo en peligro, incluso, la actividad propia de los taxis.

Asimismo, se ha de señalar que, en la medida en que para el arrendamiento de vehículos con conductor existen limitaciones cuantitativas (regla de proporcionalidad de una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor por cada treinta de taxi), la supresión de limitaciones territoriales al ejercicio de la actividad de arrendamiento daría al traste tanto con esta regla como con los cupos de licencias de taxi regulados a nivel local y autonómico.



En cuanto al porcentaje de servicios en que se concreta la obligación de que los vehículos dedicados al arrendamiento con conductor presten sus servicios de forma habitual dentro del territorio autonómico viene fijada, como ya se ha indicado, desde hace tiempo.

Por otro lado, en lo que a la **exigencia del cumplimiento de requisitos se refiere** y la justificación de su establecimiento por razón del interés general, se significa en primer lugar que no sólo se han suprimido un buen número de requisitos (disposición de un local dedicado a la actividad, suscripción de un seguro obligatorio, disposición de garajes o lugares de aparcamiento y disposición de un número mínimo de conductores), sino que aquellos que subsisten, por considerarse necesarios y conformes con los principios de proporcionalidad y no discriminación, se han atenuado respecto al nivel de exigencia que se contenía en la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, modificada por la Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre.

En concreto, la obligación de **disponer de al menos diez vehículos**, establecida en dicha Orden se reduce ahora a **siete**.

A este respecto, se ha de volver a recordar que las empresas de arrendamiento con conductor realizan transporte público de viajeros en vehículos de turismo sin que se les exija una licencia municipal acreditativa del gran número de requisitos que, para garantizar los derechos de los usuarios, han establecido Ayuntamientos y Comunidades Autónomas.

La exigencia de un número mínimo de vehículos, en cuanto que acredita cierta solvencia de la empresa, persigue una mejor protección de los derechos de los usuarios de esta modalidad de transporte público, así como incrementar la seguridad de las transacciones comerciales; objetivos, ambos, comprendidos en el concepto comunitario de razones imperiosas de interés general.

Este requisito persigue además, por las razones indicadas, evitar que constantemente aparezcan y desaparezcan microempresas oscureciendo la seguridad jurídica y económica en las relaciones comerciales.

Podría, quizá, haberse exigido una cierta capacidad financiera a las empresas prestadoras de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, pero se ha considerado que obligarlas a disponer de un determinado patrimonio o de recursos inmovilizados que no podrían utilizar en su gestión ordinaria, implicaría un aumento injustificado de sus costes y una mayor rigidez en su gestión. Por el contrario, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 18.2.i) de la Ley de garantía de la unidad de mercado, la exigencia de disponer de un cierto número de vehículos no supone una traba a la gestión empresarial, toda vez que aquéllos guardan relación directa con el objeto de la actividad empresarial, en tanto que son los medios necesarios para la realización de su objeto.

Se ha considerado proporcionado exigir que las empresas dispongan de siete vehículos, al menos, lo cual flexibiliza, en cualquier caso, la regla anteriormente existente.



Por otra parte, no puede considerarse que este requisito resulte discriminatorio, toda vez que se exige de manera igual a todas las empresas que pretendan obtener la autorización.

Por cuanto se refiere a la exigencia de que **los vehículos** destinados al ejercicio de la actividad de arrendamiento con conductor **alcancen una potencia fiscal y una longitud mínimas**, aunque también se mantiene, se ha reducido asimismo en relación con la que señalaba la Orden de 2008, modificada por la de 2011.

La potencia fiscal anteriormente exigida era de 13 caballos para los vehículos de hasta 5 plazas y de 16 ó 18 para los que superaban este número de plazas en función de su longitud. Ahora dicha potencia se reduce y unifica para toda las clases de vehículos de turismo en 12 caballos.

En cuanto a la longitud mínima exigida, se ha reducido de los 4,70 metros establecidos por la Orden de 2008 a 4,60 metros.

En primer lugar, ha de significarse que difícilmente los criterios establecidos pueden considerarse una barrera de acceso, por cuanto 12 caballos fiscales y 4,60 metros de longitud son características que reúne la práctica totalidad de turismos de gama media.

En cualquier caso, no parece desproporcionado exigir un nivel de calidad mínimo para vehículos destinados a prestar una clase de servicios que el ROTT definía, en su redacción original, como de carácter representativo y que, en última instancia, se creó para atender, precisamente, la demanda de transporte en vehículos de especial calidad.

Pero, como ya se ha indicado en esta memoria, se trata, en última instancia, de evitar una competencia asimétrica entre la actividad desarrollada por los taxis y los arrendadores de vehículos con conductor en la prestación de servicios que cada vez se asemejan más.

Ya hemos señalado que la mayor parte de normas autonómicas y municipales reguladoras de la actividad del taxi obligan a que los vehículos adscritos a las licencias reúnan unas características técnicas muy exigentes.

Habitualmente definen tanto las características externas como las referidas a la habitabilidad de los vehículos y, en muchos casos, limitan el número de plazas con que éstos pueden contar a un número inferior al que reglamentariamente pueden alcanzar los vehículos de turismo.

Así, frente al máximo de 9 plazas, incluida la del conductor, que definen al vehículo de turismo, la referida reglamentación autonómica o municipal suele exigir que los vehículos que prestan el servicio de taxi no superen las 4 ó 5 plazas, incluida la del conductor.

Teniendo esto presente, se considera necesario y proporcionado que la norma estatal que regula la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor exija también que éstos cumplan unas características mínimas relacionadas con su calidad.





Esta exigencia, como hemos comentado anteriormente, lejos de suponer una barrera al ejercicio de una actividad de transporte público, trata de equilibrar las condiciones de ejercicio entre dos modalidades de transporte que compiten entre sí, la de arrendamiento de vehículos con conductor y la del taxi.

Se trata, pues, en definitiva, de establecer reglas de juego similares para ambas modalidades de transporte que permitan a los operadores que prestan la una y la otra competir en condiciones equilibradas.

#### **– Listado de normas que quedan derogadas.**

No se deroga ninguna norma. Se pretende añadir un nuevo texto como se ha comentado anteriormente que no afecta, desde el punto de vista legal, a ninguna otra norma.

#### **– Impacto General**

Esta norma, en la medida en que rebaja los requisitos necesarios para el ejercicio de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, va a tener impacto en los nuevos operadores en el mercado ya que su constitución como tales y su entrada en el mercado va a ser más flexible.

#### **– Análisis de cargas administrativas.**

Como ya se ha establecido con anterioridad, esta norma al suprimir determinados requisitos para el otorgamiento de autorizaciones, supone una rebaja de las cargas administrativas a soportar por los nuevos solicitantes. En concreto, las relativas a acreditación de disposición de local, conductores y seguro de responsabilidad civil.

#### **– Impacto presupuestario en los gastos e ingresos públicos**

No se prevé que vaya a existir ningún impacto en los gastos e ingresos públicos.

#### **– Impacto por razón de género**

De acuerdo con lo preceptuado en el artículo 2 de la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre valoración del impacto de género, que este proyecto de Real Decreto no contiene ningún aspecto del que puedan derivarse consecuencias negativas o de discriminación.

#### **-Impacto en materia de Familia**

De acuerdo con la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, este proyecto de Real Decreto no tiene impacto en materia de familia.



### — Otros Impactos

No hay que señalar otros impactos (sociales, medioambientales, entre otros) significativos a los descritos anteriormente.