

TÍTULO: Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

REGISTRO NORM@DOC:	60826
BOMEH:	41/2018
PUBLICADO EN:	BOE n.º 236, de 29 de septiembre de 2018
Disponible en:	
VIGENCIA:	En vigor desde 30 de septiembre de 2018
DEPARTAMENTO EMISOR:	Jefatura del Estado
ANÁLISIS JURÍDICO:	<p>Referencias posteriores</p> <p>SE PUBLICA Acuerdo de convalidación, por Resolución de 25 de octubre de 2018</p> <p>Referencias anteriores</p> <p>DEROGA el art. 182.2 del Reglamento aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre</p> <p>MODIFICA el art. 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio</p> <p>CITA Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero</p>
MATERIAS:	Transportes terrestres Vehículos

El Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, modificó la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

Dicha reforma tenía por objeto garantizar el adecuado equilibrio entre la oferta de servicios en esa modalidad de transporte y la que representan los taxis, amparados en las correspondientes licencias municipales y, en su caso, autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo.

En los meses transcurridos desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, se ha puesto de manifiesto que las medidas que contemplaba no eran suficientes para atender los problemas de movilidad, congestión de tráfico y medioambientales que el elevado incremento de la oferta de transporte urbano en vehículos de turismo está ocasionando en los principales núcleos urbanos de nuestro país. Igualmente, el rápido crecimiento de esta modalidad de transporte puede dar lugar a un desequilibrio entre oferta y demanda de transporte en vehículos de turismo que provoque un deterioro general de los servicios, en perjuicio de los viajeros. Ello pone de manifiesto la necesidad de que, progresivamente, las regulaciones aplicables al taxi y el arrendamiento con conductor vayan aproximándose en la medida en que ello contribuya a un tratamiento armónico de las dos modalidades de transporte de viajeros en vehículos de turismo. Esto constituye, por una parte, la razón de este Real Decreto-ley y, por otra, aconsejaría que, en paralelo, se avanzase en la revisión de aquellas normas aplicables al sector del taxi que entrañan rigideces que dificulten su competitividad.

La problemática descrita se circunscribe exclusivamente a núcleos urbanos y no excede del territorio de la comunidad autónoma correspondiente. Por ello, la respuesta a estos problemas es inaplazable y exige que el transporte exclusivamente urbano realizado en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor, así como las condiciones de prestación de este tipo de servicios en el ámbito estrictamente autonómico, puedan ser eficazmente abordados por la Administración que está en mejores condiciones para valorar las circunstancias particulares de cada ámbito.

A tal fin, se modifica el artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, determinando que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional habilita, exclusivamente, para realizar servicios de carácter interurbano.

En coherencia con ello, se permite que sean los órganos que ostenten competencias en materia de transporte urbano los que, en el ejercicio de éstas, 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.

Como complemento de las medidas anteriores, y para responder a la misma problemática descrita, se prescribe, además, que, como regla general, el origen de la prestación de servicios debe encontrarse dentro de la comunidad autónoma donde se encuentra domiciliada la correspondiente autorización. Esta medida obedece a la vinculación que se establece entre la autorización de ámbito nacional y los regímenes diversos de prestación de este tipo de servicios que pueden establecer las comunidades autónomas en virtud de la habilitación que se efectúa en la disposición adicional primera de este real decreto-ley.

La solución de los problemas de movilidad o medioambientales que se están planteando en nuestros principales núcleos urbanos exige precisar y definir las condiciones de prestación del arrendamiento de vehículos con conductor teniendo en cuenta las circunstancias demográficas, la dotación de infraestructuras y la economía estacional que presentan aquellas ciudades en las que el crecimiento de la oferta de transporte en vehículos de turismo está teniendo un mayor impacto. Por ello, se estima que las comunidades autónomas son las Administraciones que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias del transporte y movilidad en su ámbito territorial, pueden precisar de forma más eficiente las condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor. A tal fin, se las habilita para concretar, desarrollar, o modificar, de forma temporal o definitiva, determinados aspectos de la reglamentación estatal para dicho servicio, cuando su recorrido no exceda de su propio territorio. Todo ello, sin perjuicio de las competencias municipales en el ámbito de la movilidad urbana.

Para garantizar el adecuado equilibrio entre la nueva regulación y los derechos existentes en el momento de la entrada en vigor de este real decreto-ley, y como compensación por los perjuicios que la nueva definición del ámbito territorial de las autorizaciones pueda ocasionar a los titulares de las otorgadas con arreglo a la normativa anterior, se les concede un plazo de cuatro años durante el que éstos podrán continuar prestando servicios en el ámbito urbano. Con base en los datos y valoraciones de que dispone la Administración, se estima que ese plazo debería ser suficiente para compensar tales perjuicios, si bien se admite además que, en determinados casos debidamente justificados, pueda ampliarse dicho plazo. A tal fin, y para calcular en cada caso el período de recuperación de la inversión, se ha considerado adecuado tomar como referencia la fórmula prevista en el Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española.

Además de por las circunstancias expuestas, la extraordinaria y urgente necesidad que habilita para adoptar las medidas incluidas en este real decreto-ley se justifica por la concentración que se viene produciendo de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor en ámbitos estrictamente urbanos y metropolitanos, que no pudo ser inicialmente prevista por las Administraciones competentes y que comienza a afectar de manera inmediata y significativa a la ordenación del transporte en dichos ámbitos; muy especialmente, al que vienen prestando otros servicios, como el taxi, realizados también mediante vehículos de turismo. Es patente la conflictividad social registrada en los últimos meses como consecuencia de los indicados desajustes en la oferta y demanda en vehículos de turismo, que pone de manifiesto la exigencia creciente tanto de la ciudadanía, para que se fije un marco estable que garantice su derecho a emplear estas formas de transporte en condiciones óptimas, como de las empresas de transporte, para desarrollar su actividad en condiciones equitativas que permitan la competencia efectiva. A tal fin, la reforma facilita que servicios de transporte sustancialmente iguales se desarrollen en un marco regulatorio coherente.

Por ello, en este caso, el real decreto-ley representa un instrumento constitucionalmente lícito, en tanto que pertinente y adecuado para la consecución del fin que justifica la legislación de urgencia, que no es otro, tal como reiteradamente ha exigido nuestro Tribunal Constitucional, que subvenir a una situación concreta, dentro de los objetivos gubernamentales, que por razones difíciles de prever requiere una acción normativa inmediata en un plazo más breve que el requerido por la vía normal o por el procedimiento de urgencia para la tramitación parlamentaria de las leyes.

Por tanto, en el conjunto y en cada una de las medidas que se adoptan, concurren, por su naturaleza y finalidad, las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad que exige el artículo 86 de la Constitución Española como presupuestos habilitantes para la aprobación de un real decreto-ley.

En su virtud, haciendo uso de la autorización contenida en el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministro de Fomento, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 28 de septiembre de 2018,

DISPONGO:

Artículo único. Modificación de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

El artículo 91 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, queda modificado en los siguientes términos:

«Artículo 91.

1. 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.

Por excepción, las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo y las de arrendamiento de vehículos con conductor, que habilitarán exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. A estos efectos, se considerará que un transporte es interurbano cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente para ello.

2. Los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deberán iniciarse en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.

Se establecen las siguientes salvedades a esa obligación de inicio en la comunidad autónoma:

1.º Para los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, que podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en comunidades autónomas distintas a aquella en que se ubica el puerto o aeropuerto, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el territorio de la comunidad autónoma en que esté domiciliada la autorización.

2.º Para los casos en que las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliadas en una comunidad autónoma no basten para atender un aumento coyuntural de la demanda de esta clase de servicios en su territorio. A tal efecto, el órgano competente en materia de transporte interurbano podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que permita a los vehículos amparados en autorizaciones de arrendamiento con conductor domiciliadas en otras comunidades autónomas realizar temporalmente servicios con origen en todo su territorio o en determinados puntos de éste.»

DISPOSICIONES ADICIONALES

Disposición adicional primera. Habilitación a las comunidades autónomas.

Las comunidades autónomas que por delegación del Estado sean competentes para otorgar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional, quedan habilitadas para modificar las condiciones de explotación previstas en el artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en los términos siguientes:

a) La modificación sólo podrá afectar a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial y podrá referirse a: Condiciones de precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios u horarios obligatorios y especificaciones técnicas del vehículo.

b) La modificación deberá estar orientada a mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros o a garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios, respetando los criterios de proporcionalidad establecidos en la normativa vigente.

Todo ello debe entenderse sin perjuicio de las competencias que, de acuerdo con la normativa de cada comunidad autónoma, puedan corresponder a las entidades locales en orden al establecimiento o modificación efectiva de esas condiciones en relación con los servicios que discurren íntegramente dentro de su ámbito territorial.

Disposición adicional segunda. Cooperación en el marco de la Comisión de Directores Generales de Transporte.

De conformidad con lo que se dispone en el artículo 11.2 de la Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, se creará un subgrupo de trabajo específico, dependiente de la Comisión de Directores Generales de Transporte, para, además de abordar los aspectos establecidos en la disposición adicional primera del Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, compartir buenas prácticas regulatorias y experiencias exitosas en la búsqueda de soluciones que faciliten una convivencia ordenada entre ambas formas de movilidad y avanzar en la mejora de la experiencia del usuario en ambos sectores. En este subgrupo de trabajo, podrán participar, según establezca la Comisión de Directores Generales de Transporte del Estado y de las Comunidades Autónomas, representantes de los sectores empresariales de transporte público de viajeros en vehículos de turismo y de arrendamiento de vehículos con conductor, así como los ayuntamientos principalmente afectados por la cuestión.

Disposición adicional tercera. Adecuación del régimen sancionador.

1. En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, el Gobierno presentará a las Cortes Generales un proyecto de ley de modificación del régimen de infracciones y sanciones contenido en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Esa reforma deberá adecuar el régimen sancionador a las condiciones de prestación de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor establecidas en este real decreto-ley y podrá incrementar las sanciones previstas cuando tales servicios se presten en un ámbito territorial distinto al que corresponda o incumpliendo las limitaciones relativas a la prestación habitual del servicio en el territorio en que esté domiciliada la autorización, a la comunicación por vía electrónica de los datos relativos al registro de los servicios o a la recogida de clientes que no hayan contratado previamente el servicio.

2. Para garantizar el efectivo control de las condiciones de prestación de los servicios, la Dirección General de Transporte Terrestre habilitará el acceso de los órganos competentes en materia de transporte de las comunidades autónomas, y de aquellas entidades locales que así lo soliciten, al registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor regulado en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Disposición adicional cuarta. Informe del Ministerio de Fomento.

Con carácter anual, el Ministerio de Fomento presentará un informe a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, en el que se analicen los resultados de la aplicación de lo dispuesto en este real decreto-ley, en el que, en particular, detallará la evolución experimentada por la regulación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en los principales núcleos urbanos del país y sus efectos en la movilidad ciudadana.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Disposición transitoria única. Autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley o cuyas solicitudes estuvieran pendientes de resolverse.

1. Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley se sujetarán, durante los cuatro años siguientes a esa fecha, al siguiente régimen:

a) No obstante lo dispuesto en el artículo 91.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, sus titulares podrán continuar prestando a su amparo servicios de ámbito urbano.

b) No obstante lo dispuesto en el artículo 91.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, seguirán habilitando para realizar servicios sin limitación por razón de su origen, siempre que los vehículos que desarrollen esa actividad sean utilizados habitualmente para prestar servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la autorización.

A tal fin, se entenderá que un vehículo no ha sido utilizado habitualmente para dichos servicios cuando el veinte por ciento o más de los servicios realizados con él dentro de un período de tres meses no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por el territorio de la comunidad autónoma.

A efectos de control, cuando los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor comuniquen a la Administración los datos relativos a cada servicio deberán hacer constar necesariamente los lugares de inicio y finalización de éste. Cuando el servicio se inicie y finalice en un mismo lugar, indicarán, además, el punto del recorrido que se encuentre más alejado de dicho lugar; todo ello conforme al artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

c) Los servicios de transporte prestados en el ámbito urbano por los titulares de dichas autorizaciones quedarán sujetos a todas las determinaciones y limitaciones que establezca el órgano competente en materia de transporte urbano en el ejercicio de sus competencias sobre utilización del dominio público viario, gestión del tráfico urbano, protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica; especialmente en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica.

2. Las habilitaciones temporales establecidas en el apartado anterior tienen, para todos los afectados, el carácter de indemnización por todos los conceptos relacionados con las modificaciones introducidas en este real decreto-ley y, en particular, por la nueva delimitación del ámbito territorial de dichas autorizaciones conforme al artículo 91 de la LOTT.

No obstante, si el titular de una autorización estima que dichas habilitaciones no compensan el valor de aquélla podrá solicitar una indemnización complementaria en estas condiciones:

a) El interesado deberá formular su solicitud ante la Dirección General de Transporte Terrestre, necesariamente dentro de los tres meses desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, debiendo justificar en la misma que el período de recuperación de la inversión realizada es superior a cuatro años.

Deberá presentarse una solicitud independiente por cada autorización.

Las solicitudes deberán incluir la documentación exigida en el anexo de este real decreto-ley.

b) Las solicitudes se tramitarán y resolverán por la Dirección General de Transporte Terrestre, cuyas resoluciones, en este procedimiento, pondrán fin a la vía administrativa. El plazo máximo en el que debe notificarse la resolución expresa será de seis meses. El vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado resolución expresa, legitima al interesado para entenderla desestimada por silencio administrativo.

c) Cuando no quede justificado que el período de recuperación de la inversión es superior a cuatro años, se desestimará la solicitud, sin que en ningún caso pueda reducirse el plazo legal de cuatro años.

d) Cuando se reconozca la indemnización complementaria, se hará en forma de ampliación de la habilitación temporal por el número de años que corresponda. Sólo excepcionalmente la ampliación podrá ser superior a dos años, contados a partir de la finalización del plazo de cuatro años.

e) Para el cálculo del período de recuperación de la inversión, se aplicará lo dispuesto en el artículo 10.2 del Real Decreto 55/2017, de 3 de febrero, por el que se desarrolla la Ley 2/2015, de 30 de marzo, de desindexación de la economía española, siguiendo estos criterios:

1.º Los flujos de caja por actividades de inversión contemplarán únicamente los gastos originados por la adquisición del vehículo y, en su caso, de la autorización.

2.º No se tendrán en cuenta los gastos originados por estos conceptos:

- i. Adquisición de autorizaciones otorgadas a su actual titular por la Administración de transportes.
- ii. Adquisición de autorizaciones a título oneroso cuatro o más años antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley.
- iii. Adquisición del vehículo adscrito a la autorización cuando su titular disponga de aquél en arrendamiento, arrendamiento financiero o renting.
- iv. Adquisición del vehículo adscrito a la autorización realizada cuatro o más años antes de la entrada en vigor de este real decreto-ley.

3.º Cuando el cálculo del período de recuperación de la inversión arroje períodos de tiempo inferiores a un año, éstos se redondearán por exceso al año completo.

3. Lo dispuesto en los apartados anteriores regirá igualmente para las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que deban otorgarse después de la entrada en vigor de este real decreto-ley en virtud de solicitudes anteriores a esta fecha, incluidas las presentadas al amparo de 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.

Para esas autorizaciones, el plazo de cuatro años establecido en el apartado 1 y el de tres meses señalado en el apartado 2.a) se contarán desde el día en que sean otorgadas.

4. Transcurrido el plazo correspondiente a la indemnización complementaria, la autorización seguirá habilitando para realizar servicios de transporte interurbano de viajeros en las condiciones establecidas en la LOTT y en las normas dictadas para su ejecución y desarrollo.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Queda derogado el artículo 182.2 de Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

DISPOSICIONES FINALES

Disposición final primera. Título competencial.

Este real decreto-ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia sobre los transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una comunidad autónoma.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

Este real decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 28 de septiembre de 2018.

FELIPE R.

La Presidenta del Gobierno en funciones,

CARMEN CALVO POYATO

ANEXO

Contenido que deberá incluir toda solicitud de indemnización complementaria formulada en aplicación de lo establecido en la disposición transitoria única de este real decreto-ley y documentación que deberá acompañarla

A) Los solicitantes deberán incluir, en todo caso, en su solicitud los siguientes datos, ordenados como se indica:

1. Nombre o denominación social y número de identificación fiscal del solicitante.
2. En su caso, datos de la persona que actúa en representación del solicitante.
3. Número identificador de la autorización de la clase VTC en relación con la que se formula la solicitud.
4. Matrícula del vehículo adscrito a la autorización en el momento de formular la solicitud.
5. Datos económicos de explotación, sin IVA, de los servicios prestados al amparo de la autorización, desglosados de la siguiente manera:
 - 5.1 Ingresos derivados de la explotación de la autorización en el último ejercicio fiscal cerrado.
 - 5.2 Cuando resulte procedente, importe de adquisición de la autorización.
 - 5.3 Cuando resulte procedente, importe de adquisición del vehículo adscrito a la autorización.
 - 5.4 Gastos necesarios originados por la explotación de la autorización en el último ejercicio fiscal cerrado, desglosados de la siguiente manera:
 - 5.4.1 Amortización.
 - 5.4.2 Financiación.
 - 5.4.3 Personal.
 - 5.4.4 Seguros.
 - 5.4.5 Costes fiscales.
 - 5.4.6 Combustibles.
 - 5.4.7 Neumáticos.
 - 5.4.8 Reparaciones y conservación.
 - 5.4.9 Otros.

B) Los solicitantes deberán acompañar su solicitud de la siguiente documentación:

1. Declaración responsable de la veracidad de los datos relativos a los ingresos y gastos incluidos en la solicitud.
2. Factura de adquisición de la autorización, cuando proceda.
3. Factura de adquisición del vehículo, cuando proceda.