dictamen sobre

EL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE REGULA EL TRANSPORTE PÚBLICO DISCRECIONAL DE PERSONAS MEDIANTE EL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (VTC), EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

6
2020

Sesión del Pleno de 30 de octubre de 2020

dictamen
sobre

EL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE REGULA EL TRANSPORTE PÚBLICO DISCRECIONAL DE PERSONAS MEDIANTE EL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (VTC), EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

De acuerdo con las competencias atribuidas a este Consejo por la Ley 3/93, de 16 de Julio, y de conformidad con lo previsto en su Reglamento de Organización y Funcionamiento Interno, el Pleno del Consejo Económico y Social de la Región de Murcia, en su sesión celebrada el día 30 de octubre de 2020, acuerda aprobar, por unanimidad, el siguiente:

dictamen

I. ANTECEDENTES

Con fecha 1 de octubre de 2020 tuvo entrada en este Consejo un escrito de la Secretaria General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras mediante el que, por delegación de su titular, remite el *"Proyecto de Orden por el que se regula el Transporte Público Discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia"*, para que este Órgano emita el dictamen facultativo previsto en el artículo 6.1 de la Ley 3/1993, de 16 de julio, por la que se crea el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO

El **Proyecto de Orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia** consta del preámbulo, once artículos, una disposición adicional y una disposición final.

El **artículo 1** dispone que el Proyecto de Orden tiene como objeto *regular el transporte de viajeros en vehículos de turismo en régimen de arrendamiento con conductor (VTC), que se realice íntegramente dentro del territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.*

El **artículo 2** determina que la prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor *únicamente podrá realizarse únicamente por aquellas personas, físicas o jurídicas, que sean titulares de la correspondiente autorización administrativa que les habilite para ello. Esta autorización estará referida a cada uno de los vehículos mediante los cuales se realiza la actividad.*

Asimismo, estipula que *procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma de la Región de Murcia y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.*

El **artículo 3** establece la obligación de que los servicios, salvo que deban prestarse de forma inmediata, como consecuencia de urgencias, emergencias y asistencia en carre-

tera, o que se realicen al amparo de contratos de servicios a prestar a las distintas administraciones públicas ubicadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se contraten con una antelación mínima de quince minutos previos a su efectiva prestación, debiendo quedar constancia de los mismos en el Registro de comunicaciones.

El **artículo 4** incorpora el deber de comunicar al Registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, previamente a su prestación así como en la forma y con el contenido que se determinen por la normativa estatal reguladora del registro, *todos los servicios de transporte que discurran íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, o con inicio o finalización en ella, prestados por vehículos de titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor*.

A requerimiento de la autoridad competente deberán acreditarse por la persona conductora la existencia del contrato previo y la comunicación de los servicios al Registro.

El **artículo 5** prohíbe que los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor circulen o se estacionen en las vías públicas en busca de clientes o propicien la captación de viajeros.

Asimismo, prohíbe *la geolocalización que permita a los potenciales usuarios* de estos servicios *ubicar, con carácter previo a la contratación, a los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor*.

Por último, prescribe que *los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que se encuentren en "fuera de servicio" deberán permanecer estacionados en lugares distintos a las vías y espacios públicos.*

El **artículo 6** enuncia, en los términos que se transcriben a continuación, el régimen jurídico aplicable a los trabajadores autónomos y a la relación entre los conductores de vehículos y los titulares de autorizaciones de VTC.

1. *Los titulares de autorizaciones de VTC podrán prestar el servicio personalmente o mediante la contratación de conductores asalariados.*
2. *La relación entre el conductor asalariado y el titular de la autorización de VTC será de carácter laboral.*
3. *Los titulares de las autorizaciones de VTC tendrán que ajustar sus relaciones con los conductores de los vehículos a los requerimientos de las normativas de trabajo, de Seguridad Social y de seguridad vial.*
4. *Los trabajadores autónomos, además de disponer de carnet de conducir vigente, deberán cumplir con la normativa reguladora en cuando a seguridad social y régimen fiscal que les sea de aplicación.*

5. *Los titulares de autorizaciones VTC son responsables de que los conductores tengan vigente el permiso de conducción, así como de que dispongan de los puntos requeridos.*
6. *A las relaciones laborales entre los titulares de autorizaciones de VTC y los conductores asalariados se les aplicará el Convenio Colectivo correspondiente de acuerdo con la legislación laboral.*

El **artículo 7** impone *un período de inactividad semanal mínimo obligatorio de dos días,* durante *el que no será posible la prestación del servicio,* para *todos los vehículos adscritos a autorizaciones de VTC. El primero.*

El periodo de inactividad se iniciará a las 6 horas del día asignado a tal efecto y se prolongará hasta las 6 horas del día siguiente, debiendo realizarse entre lunes y viernes el primero y entre sábado y domingo el segundo.

El **artículo 8** dispone que *los titulares de autorizaciones de VTC sólo podrán negarse a la prestación del servicio si en el momento de la recogida del usuario concurre alguna de las siguientes causas:*

a) Que se le pida al conductor transportar un número de personas superior al de plazas autorizadas para el vehículo.

b) Que alguno de los usuarios se halle en estado de manifiesta embriaguez o intoxicación por estupefacientes, excepto en los casos de peligro grave e inminente para su vida o integridad física.

c) Que los demandantes del servicio estén perseguidos por los cuerpos y fuerzas de seguridad.

d) Cuando se solicite un destino distinto del precontratado.

El **artículo 9** estipula que los titulares de autorizaciones de VTC *deben poner a disposición de la Consejería competente en transportes el listado de precios que aplican por el uso del servicio. Dichos precios, deben ser públicos.* Asimismo, prohíbe expresamente *el cobro de suplementos que no estén previstos en el listado de precios.*

El **artículo 10** establece la obligación de que la sustitución de un vehículo actualmente adscrito a autorizaciones VTC se realice *por otro que utilice como fuente de energía la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural y el gas licuado del petróleo* o *por un vehículo de los denominados híbridos.*

Asimismo, prescribe que *todos los vehículos adscritos a autorizaciones VTC residenciadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, deberán llevar el distintivo que se regula en la Orden de 18 de octubre de 2018, de la Consejería de Fomento e Infraestructuras.*

El **artículo 11** dispone que *el incumplimiento de lo previsto en esta Orden será sancionado conforme a lo*

dispuesto en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

La **Disposición Adicional Única** establece que *los Ayuntamientos, en el ejercicio de sus competencias, podrán modificar las condiciones de explotación del artículo 182.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, para mejorar la gestión de la movilidad interior de los viajeros o para garantizar el control efectivo de las condiciones de prestación de los servicios, respetando los criterios de proporcionalidad que establece la normativa vigente.*

La **Disposición Final Única** fija la entrada en vigor de la presente Orden a los veinte días de su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

III. OBSERVACIONES

A) De carácter general.

El Consejo Económico y Social de la Región de Murcia valora positivamente, con las observaciones contenidas en el cuerpo del presente dictamen, el **Proyecto de Orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia** porque su aprobación, en ejercicio de la habilitación establecida en la disposición adicional primera del 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, dotará al ordenamiento jurídico regional de la normativa específica sobre las condiciones de explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

Esta valoración positiva se fundamenta asimismo en el acuerdo del Consejo Económico y Social con la aseveración de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) que acompaña al **Proyecto de Orden** en la que se pone de relieve que *la necesidad de adoptar las medidas incluidas en esta Orden está justificada por los desajustes existentes entre la oferta y demanda en el sector del transporte discrecional de viajeros, que pone de manifiesto la exigencia de que se fije un marco estable que garantice el derecho de la ciudadanía a emplear estas formas de transporte en condiciones óptimas y equilibradas para ambos sectores, evitando la competencia desleal, así como intentar equiparar su desigual tratamiento jurídico.*

En opinión de este Organismo, las anteriores consideraciones incorporadas en la MAIN resultan plenamente coherentes con los objetivos perseguidos a través de las sucesivas modificaciones operadas en las disposiciones estatales reguladoras de este sector de actividad.

En este sentido resulta oportuno señalar que el 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, incluye en la fundamentación de la regulación contenida en su parte expositiva, además de *los problemas de movilidad, congestión de tráfico y medioambientales, (…) 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.*

Asimismo reseña que *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.*

Finalmente, con fundamento en las razones expuestas, el Real Decreto-ley *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* y *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.*

En la valoración positiva del **Proyecto de Orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia** el CESRM

también ha tomado en consideración, por una parte, que la aprobación de la nueva regulación supone la integración de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia en el grupo de las Comunidades que ya cuentan con una normativa específica en este ámbito, promulgada en ejercicio de la habilitación establecida en la citada disposición adicional primera del Real Decreto-ley 13/2018.

Y, por otra, que el contenido de sus disposiciones coincide sustancialmente con las regulaciones vigentes en las citadas comunidades autónomas. Ambas circunstancias constituyen un factor que, sin duda, favorece la homogeneidad de la regulación sobre este sector de actividad en todo el territorio del Estado. Y, ciertamente, la homogeneidad de la regulación constituye a su vez un elemento esencial para garantizar la unidad de mercado, la competencia entre los agentes concernidos así como la competitividad del sector en su conjunto. Finalmente, todo este conjunto de factores debe conducir a la mejora de las condiciones de prestación de un servicio esencial para la movilidad de la ciudadanía en nuestro tiempo.

B) Sobre el expediente remitido al Consejo Económico y Social.

El análisis del expediente tramitado en el procedimiento para la elaboración del **Proyecto de Orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia** recomienda, en opinión del CESRM, incorporar al presente dictamen algunas reflexiones sobre los documentos constitutivos del expediente remitido a esta Institución así como sobre determinadas aspectos de su contenido, especialmente con relación a las dos versiones de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo (MAIN) elaboradas en la tramitación del procedimiento.

La problemática que se aborda en el presente epígrafe se suscita como consecuencia del examen de las actuaciones relativas al informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) sobre el "Proyecto de Orden Reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la Región de Murcia" así como sobre el reflejo del contenido de este informe en las ya citadas dos versiones de la MAIN que se han formulado en la tramitación del procedimiento de elaboración del **Proyecto de Orden** objeto del presente dictamen.

En primer lugar, resulta necesario dejar constancia de que si bien en el expediente remitido al Consejo Económico y Social obran tanto la solicitud de informe remitida a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC), como el informe aprobado por el órgano com-

petente de la misma y la comunicación que lo remite. Sin embargo, en el expediente remitido no se incluye el texto del Proyecto de Orden remitido a la CNMC para su informe.

Esta carencia ocasiona, a juicio del CESRM, un relevante déficit en orden a la adecuada consideración de un elemento esencial del procedimiento de elaboración del **Proyecto de Orden** objeto del presente dictamen. Y ello porque las observaciones realizadas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia se refieren a un documento cuya consulta no resulta posible, dificultando por ello la comprensión de las recomendaciones de la CNMC y su influencia en la conformación del contenido del Proyecto de regulación sobre esta materia.

En segundo lugar, en opinión del Consejo Económico y Social resulta claramente insuficiente las consideraciones obrantes en el expediente sobre las extensas y rigurosamente fundamentadas, desde el punto de vista jurídico y económico, observaciones generales y particulares así como sobre las conclusiones del *informe relativo al "Proyecto de Orden Reguladora de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la Región de Murcia" aprobado por Sala de Competencia del Consejo* de la CNMC en su reunión de 7 de abril de 2020.

En efecto, la primera versión de la MAIN, con fecha 3 de junio de 2020, con relación al repetido informe se limita a señalar *que se considera oportuno, aún sin ser preceptivo, su remisión para ser informado por el Consejo de Transportes de la Región de Murcia (artículo 2.d) del Decreto 24/85 de 28 de marzo) y de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, ya que este órgano, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 5.2 de la ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia actuará como órgano consultivo sobre cuestiones relativas al mantenimiento de la competencia efectiva y buen funcionamiento de los mercados y sectores económicos. En particular, podrá ser consultada por las Cámaras Legislativas, el Gobierno, los departamentos ministeriales, las Comunidades Autónomas, las Corporaciones locales, los Colegios Profesionales, las Cámaras de Comercio y las Organizaciones Empresariales y de Consumidores y Usuarios. En ejercicio de esta función puede participar, mediante informe, en el proceso de elaboración de normas que afecten a su ámbito de competencias en los sectores sometidos a su supervisión, a la normativa de defensa de la competencia y a su régimen jurídico.*

La valoración del contenido del párrafo de la primera versión de la MAIN transcrito queda, en opinión del CESRM, puesta de relieve dejando constancia de que el repetido informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia fue aprobado, como se ha reseñado, por la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC en su reunión de 7 de abril de 2020,

conforme consta en la comunicación del Secretario del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) a la Consejería de Fomento e Infraestructuras de fecha 13 de abril de 2020.

Asimismo conviene hacer constar que, obviamente con carácter previos a la emisión del Informe de la CNMC, en fecha 5 de febrero de 2020 la Directora General de Movilidad y Litoral de la Consejería de Fomento e Infraestructuras curso oficio a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia adjuntando *el borrador de proyecto de orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), en nuestra Comunidad Autónoma, con el fin de que sea evaluado en el ámbito de su competencia, como parte de su procedimiento de elaboración*.

En definitiva, la primera versión de la MAIN del **Proyecto de Orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia** parece desconocer que el informe de la CNMC sobre el Proyecto de Decreto al que se refiere ya ha sido emitido. En consecuencia, en la misma se omite cualquier referencia a su contenido y su incidencia en la regulación que se proyecta establecer.

Por su parte, la segunda versión de la MAIN, con fecha 24 de septiembre de 2020, sí toma en consideración el repetido Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Y ello, para en primer lugar, reiterar el carácter facultativo del mismo. Y, en segundo lugar, para poner de manifiesto, de forma ciertamente concisa, que *la citada Comisión ha emitido informe, el 13 de abril de 2020, reiterando argumentaciones ya sostenidas en relación con regulaciones anteriores de la materia*.

La segunda versión de la MAIN incluye, a continuación de la reseña transcrita, *una síntesis de las diferentes alegaciones formuladas por las entidades mencionadas anteriormente, y que han llevado a efectuar modificaciones en el articulado*. Las alegaciones sintetizadas por esta versión de la MAIN corresponden a las realizadas por:

- Las empresas de VTC
- Las recomendaciones de la DGT
- Consejería de Empleo, Investigación y Universidades

Como puede observarse, entre las alegaciones consideradas de manera específica no se encuentran las correspondientes al Informe de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Esta Institución considera conveniente reseñar que, tras la referida síntesis de las alegaciones, la segunda versión de la MAIN manifiesta que *en este punto del procedimiento el nuevo texto será sometido a dicta-*

men del Consejo Económico y Social, para que emita dictamen facultativo en virtud de los dispuesto por el artículo 6.1 de la Ley 3/1993 de creación del Consejo Económico y Social y que dispone entre sus funciones "Emitir dictamen con carácter facultativo, en los asuntos que se sometan a consulta del mismo por el Consejo de Gobierno o sus miembros."

Finalmente el proyecto definitivo de orden y toda la documentación citada y generada a lo largo del expediente se someterá a informe del Servicio Jurídico de la Secretaría General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del Decreto 42/2005, de 6 de mayo, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes.

Sin perjuicio de que dado el carácter facultativo del informe solicitado se podría entender que no es preciso, a juicio del Consejo Económico y Social, el informe del Servicio Jurídico de la Secretaría General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras debiera haberse emitido con carácter previo a la remisión de expediente al CESRM, tal y como viene realizándose en todos los expedientes remitidos a esta Institución desde las diferentes las Consejerías de la Administración Regional. En este sentido, este Organismo considera que en el caso de haberse emitido el referido informe del Servicio Jurídico de la Secretaría General de la Consejería de Fomento e Infraestructuras el mismo podría haber puesto algunas de las observaciones anteriores expuestas y, en consecuencia, subsanadas en el marco de la tramitación ordinaria del procedimiento de elaboración del **Proyecto de Orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia**.

Para finalizar las observaciones en materia procedimental Consejo Económico y Social considera conveniente reseñar que, si bien en la segunda versión de la MAIN del Proyecto de Orden se pone de manifiesto que *la audiencia al sector es necesaria, y ha tenido lugar mediante su remisión a las asociaciones del taxi y titulares de las autorizaciones de VTC de la Región (por no existir asociación de ámbito regional en la actualidad), asociaciones de consumidores y usuarios y mediante su publicación en el BORM (BORM de 6 de junio de 2020) y en el portal web de la transparencia*, no se incluye referencia al resultado de las diferentes procedimientos de audiencia realizados. Aunque de los antecedentes incorporados podría desprenderse que, salvo las empresas de VTC, ningún otro colectivo o persona física ha realizado alegaciones, esta circunstancia debería, a juicio del CESRM, hacerse constar de forma expresa en la MAIN.

C) Al articulado.

El **artículo 3.1** estipula que *los servicios a prestar deberán contratarse, al menos, con una antelación de quince minutos previos a su efectiva prestación y deberá quedar constancia de los mismos en el Registro de comunicaciones a que se refiere el artículo siguiente. Se exceptúan de esta previsión aquellos servicios que deban prestarse de forma inmediata, como consecuencia de urgencias, emergencias y asistencia en carretera, o que se realicen al amparo de contratos de servicios a prestar a las distintas administraciones públicas ubicadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia*.

En relación con el contenido de esta disposición el Consejo Económico y Social considera conveniente realizar las siguientes consideraciones. En primer lugar, que el establecimiento de la obligación de que la contratación del servicio se realice con una antelación previa de quince minutos a su prestación resulta análoga a la establecida en el resto de las CCAA que han aprobado una normativa reguladora en este ámbito, con la excepción de la regulación del País Vasco que establece fija una antelación mínima de 30 minutos. Como se ha reseñado esta coincidencia en la duración del periodo de antelación previo a la prestación del servicio con el establecido en la mayor parte de las regulaciones autonómicas merece una valoración positiva de esta Institución.

Con respecto a la duración del periodo de antelación previo a la prestación del servicio establecido en el Proyecto de Orden el CESRM quiere dejar constancia de que el *borrador de proyecto de orden* remitido con fecha 5 de febrero de 2020 por la Directora General de Movilidad y Litoral de la Consejería de Fomento e Infraestructuras a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia *con el fin de que sea evaluado en el ámbito de su competencia, como parte de su procedimiento de elaboración*, la duración mínima del repetido período de antelación previo a la prestación del servicio se fijaba en 30 minutos, conforme a lo expuesto en el Informe de la CNMC.

Por otra parte, el artículo 3.1 establece dos tipos de excepciones a la obligación general de previa contratación con antelación de 15 minutos. En primer lugar, se exceptúan *aquellos servicios que deban prestarse de forma inmediata, como consecuencia de urgencias, emergencias y asistencia en carretera.* El CESRM valora positivamente esta excepción al régimen general, que se halla recogida expresamente en todas las regulaciones autonómicas establecidas hasta el momento.

En segundo lugar, se excepcionan del régimen general de precontratación con una antelación mínima de 15 minutos aquellos servicios *que se realicen al amparo de contratos de servicios a prestar a las distintas administraciones públicas ubicadas en el*

territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. A diferencia de la primera excepción expuesta, la regulación autonómica presenta diferencias relevantes en este ámbito.

A juicio del CESRM el establecimiento de esta excepción al régimen general debiera haber sido abordada y justificada en la MAIN del **Proyecto de Orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia**. En efecto, esta Institución considera que resulta dificultoso realizar una adecuada valoración de la misma sin conocer las razones que determinan su necesidad o, en su caso, oportunidad y sin ponderar las consecuencias que puede conllevar para los actores concernidos por la misma.

En este sentido, debe reseñarse que la redacción del artículo 3.1 coincide literalmente con lo establecido para la Comunidad Valenciana en el artículo 3.1 del Decreto ley 4/2019, de 29 de marzo, del Consell, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor, que se expresa en los términos siguientes:

> *Los servicios a prestar deberán contratarse, al menos, con una antelación de quince minutos previos a su efectiva prestación y deberá quedar constancia de los mismos en el registro de comunicaciones a que se refiere el artículo siguiente. Se exceptúan de esta previsión aquellos servicios que deban prestarse de forma inmediata, como consecuencia de urgencias, emergencias y asistencia en carretera, o que se realicen al amparo de contratos de servicios a prestar a las distintas administraciones públicas ubicadas en el territorio de la Comunitat Valenciana.*

De forma diferente regula la materia el artículo 3.4 del Decreto-ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor, que establece el siguiente régimen:

> *Se exceptúa la obligación de respetar dicho plazo de contratación previa a aquellos servicios que atiendan a una necesidad de transporte motivada en una situación previa de emergencia. Asimismo, se exceptúan aquellos servicios prestados al amparo de un contrato marco cuando no se dé alguna de las siguientes circunstancias:*
>
> *Que el arrendatario sea una persona física, usuaria del servicio de transporte.*
>
> *Que el arrendador o arrendatario sea una persona jurídica cuyo objeto social sea la mediación en la contratación de estos*

servicios de arrendamiento de vehículos con conductor.

Por su parte, el Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi no contempla ninguna excepción al régimen de contratación previa con una antelación que, como se ha señalado, debe ser como mínimo de 30 minutos en esta Comunidad Autónoma.

Finalmente, en Cataluña Decreto-ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor tampoco contempla excepciones al régimen general de contratación con antelación previa de 15 minutos. Ello no obstante, debe reseñarse que en la Disposición adicional segunda de este Decreto-ley, bajo la rúbrica *Actividad de mediación*, se establece que *el Gobierno debe regular la actividad de mediación en la contratación y en la comercialización de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor urbano e interurbano en Cataluña.*

El Consejo Económico y Social considera que la excepción del régimen general de precontratación con una antelación mínima de 15 minutos de aquellos servicios *que se realicen al amparo de contratos de servicios a prestar a las distintas administraciones públicas ubicadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia* establecida en el inciso final del **artículo 3.1** debería haberse justificado de forma expresa en la Memoria de Análisis de Impacto Normativo, especificando las razones de la misma, así como las causas de su no extensión a entidades o corporaciones con personalidad jurídica privada.

A juicio de esta Institución la carencia de elementos para una adecuada ponderación de los factores que sustentan el establecimiento de la excepción del régimen general de precontratación con antelación de 15 minutos y su limitación subjetiva a las administraciones públicas aconseja que, o bien se posponga la regulación de la citada excepción, o bien la misma se extienda también a las entidades y corporaciones de naturaleza privada.

El **artículo 5.3** estipula que *los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que se encuentren en "fuera de servicio" deberán permanecer estacionados en lugares distintos a las vías* ***y espacios públicos***.

Una condición para la prestación del servicio por vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de VTC similar a la contenida en el precepto transcrito también se establece con diferentes formulaciones en la normativa en las comunidades autónomas que han regulado esta modalidad de transporte público. No obstante, las diferencias en la formulación existentes, en todas ellas se aprecia

un mismo objetivo: evitar que en las vías públicas se realice o propicie la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio de vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de VTC.

Siguiendo el orden cronológico en la aprobación de la regulación autonómica en este ámbito, el Decreto 200/2019, de 17 de diciembre, de condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora y con autorización de ámbito nacional (VTC-N) en la Comunidad Autónoma de Euskadi formula esta condición en los términos menos restrictivos, prescribiendo en su artículo 2.4 que *cuando no estén contratados previamente o prestando servicio o circulando con un fin acreditado distinto a la captación de personas viajeras, los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor o conductora podrán permanecer estacionados de manera que no visibilicen su disponibilidad sin la contratación previa a que se refiere el apartado 2 de este artículo*.

Por su parte, en la Comunidad Autónoma de Cataluña, el segundo párrafo del artículo 4.3 del Decreto-ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor dispone que, *con esta finalidad, cuando no estén contratados previamente o prestando servicio, los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deben permanecer estacionados fuera de las* ***vías públicas****, en aparcamientos o garajes*.

Asimismo, el artículo 3.1 del Decreto-ley 7/2019, de 12 de marzo, del Gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor formula esta condición prácticamente en los mismos términos que la regulación catalana, si bien con la inclusión de la referencia a la "*base*" entre los lugares en los que estos vehículos deben permanecer estacionados, determinando que, que *con esta finalidad, cuando no estén contratados previamente o prestando servicio o circulando con un fin acreditado distinto a la captación de viajeros, los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deben permanecer estacionados fuera de las* ***vías públicas****, en su base, aparcamientos o garajes*.

En la Comunidad Valenciana el párrafo tercero del artículo 5.1 del Decreto ley 4/2019, de 29 de marzo, del Consell, de prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor establece que, *asimismo, la prohibición de circular por las vías públicas en busca de clientela incluye el estacionamiento en las citadas vías públicas, debiendo estacionar en garajes o aparcamientos no ubicados en la propia* ***vía pública***.

Resulta conveniente poner de relieve que esta Comunidad Autónoma,

la condición transcrita, común a las demás regulaciones autonómicas en los términos expuestos, se complementa con la disposición contenida en el artículo 5.2 de su Decreto ley en virtud del cual *queda prohibido el estacionamiento en lugares de concentración y generación de demanda de servicios de transporte de personas viajeras como puertos, aeropuertos, estaciones de ferrocarril y de autobuses, centros comerciales y de ocio, instalaciones deportivas, hoteles, paradas de taxis, hospitales o cualquier otro establecimiento similar, que pueda propiciar la captación de clientela.*

Con la única excepción de la regulación establecida en la normativa del País Vasco, que permite el estacionamiento (en las vías públicas) *de manera que no visibilicen su disponibilidad*, la normativa de las restantes comunidades autónomas refiere la prohibición de estacionamiento a *las vías públicas*, debiendo los vehículos estacionar *en aparcamientos o garajes* (Cataluña), *en su base, aparcamientos o garajes* (Aragón) o *en garajes o aparcamientos no ubicados en la propia* ***vía pública*** (Comunidad Valenciana). A la vista de los preceptos transcritos puede concluirse que, en primer lugar, la prohibición de estacionamiento, con la citada excepción del País Vasco, se refiere expresamente a las vías públicas mientras que, en segundo lugar, la obligación de permanecer en la situación de "fuera de servicio" se formula en forma positiva designando los lugares en los que debe realizarse concretándose con referencia a garajes, aparcamientos o base.

Sin embargo, la regulación establecida por el **artículo 5.2** del **Proyecto de Orden** no contiene expresamente una *prohibición de estacionar en las vías públicas* y, correlativamente, un *deber de permanecer en aparcamientos, garajes o base no ubicados en la vía pública*, sino que delimita esta condición de la prestación del servicio mediante el establecimiento de una única obligación, los vehículos "*deberán permanecer estacionados*", si bien formulada en forma negativa, *"en lugares distintos a las vías y espacios públicos"*. A juicio de esta Institución esta técnica introduce un factor de inseguridad jurídica en la regulación de esta condición al no determinarse, a diferencia de las normativas autonómicas ya establecidas, los lugares en los que está permitido el estacionamiento para estos vehículos cuando no estén prestando el servicio, lo que sin duda ocasiona dificultades de interpretación en cuanto a la determinación de los lugares que carecen de la condición de *vías y espacios públicos*.

La inseguridad jurídica reseñada, derivada de la forma elegida para expresar la repetida condición de prestación del servicio se ve ciertamente incrementada por la renuncia a la utilización de la expresión *vía pública*, utilizada en la normativa autonómica reiteradamente citada en el presente dictamen, pero también en el **número 1** del mismo **artículo 5**, que determina que *los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor*

no podrán, en ningún caso, circular por ***las vías públicas*** *en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio en la forma establecida en el artículo 3. Ha de entenderse incluida en la* ***prohibición de circular por las vías públicas*** *en busca de clientes, el estacionamiento en las mismas*.

En este sentido debe llamarse la atención sobre la indeterminación jurídica de la expresión *vías y espacios públicos*, teniendo en cuenta el carácter público de numerosos aparcamientos existentes en nuestras ciudades.

Con base en las anteriores consideraciones la condición de la prestación del servicio contenida en el **artículo 5.2** del **Proyecto de Orden** debería, a juicio del Consejo Económico y Social, formularse en términos análogos a los establecidos en la normativa aprobada por las comunidades autónomas de Aragón, Cataluña y Valencia, determinando expresamente, por un lado, la prohibición de estacionar en las vías públicas y, por otro, la obligación de permanecer en la base de la entidad titular del vehículo adscrito a la autorización VTC, en garajes o en aparcamientos, en su caso, no ubicados en la vía pública, cuando no estén contratados previamente o prestando servicio o circulando con un fin acreditado distinto a la captación de viajeros.

El **artículo 10.1** bajo la rúbrica especificaciones técnicas del vehículo determina *que cada vez que se sustituya uno de los vehículos que estén actualmente adscritos a autorizaciones VTC se hará por otro vehículo que utilice como fuente de energía la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural y el gas licuado del petróleo. También podrán sustituirse por un vehículo de los denominados híbridos*.

Esta Institución valora positivamente la obligación de que cuando se produzca la sustitución de estos vehículos se haga por otros menos contaminantes.

En este sentido, a juicio del Consejo Económico y Social, sería conveniente que además de dicha obligación, se estableciese la obligatoriedad de reservar un número de vehículos adaptados a personas con movilidad reducida.

IV. CONCLUSIONES

1.- El Consejo Económico y Social de la Región de Murcia valora positivamente, con las observaciones contenidas en el cuerpo del presente dictamen, el **Proyecto de Orden por la que se regula el transporte público discrecional de personas mediante el arrendamiento de ve-**

hículos con conductor (VTC), en la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia porque su aprobación, en ejercicio de la habilitación establecida en la disposición adicional primera del 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, dotará al ordenamiento jurídico regional de la normativa específica sobre las condiciones de explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

2.- El Consejo Económico y Social considera que la excepción del régimen general de precontratación con una antelación mínima de 15 minutos de aquellos servicios *que se realicen al amparo de contratos de servicios a prestar a las distintas administraciones públicas ubicadas en el territorio de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia* establecida en el inciso final del **artículo 3.1** debería haberse justificado de forma expresa en la Memoria de Análisis de Impacto Normativo, especificando las razones de la misma, así como las causas de su no extensión a entidades o corporaciones con personalidad jurídica privada.

A juicio de esta Institución la carencia de elementos para una adecuada ponderación de los factores que sustentan el establecimiento de la excepción del régimen general de precontratación con antelación de 15 minutos y su limitación subjetiva a las administraciones públicas aconseja que, o bien se posponga la regulación de la citada excepción, o bien la misma se extienda también a las entidades y corporaciones de naturaleza privada.

3.- La regulación establecida por el **artículo 5.2** del **Proyecto de Orden** no contiene expresamente una *prohibición de estacionar en las vías públicas* y, correlativamente, un *deber de permanecer en aparcamientos, garajes o base no ubicados en la vía pública*, sino que delimita esta condición de la prestación del servicio mediante el establecimiento de una única obligación, los vehículos "*deberán permanecer estacionados*", si bien formulada en forma negativa, *"en lugares distintos a las vías y espacios públicos"*. A juicio de esta Institución esta técnica introduce un factor de inseguridad jurídica en la regulación de esta condición al no determinarse, a diferencia de las normativas autonómicas ya establecidas, los lugares en los que está permitido el estacionamiento para estos vehículos cuando no estén prestando el servicio, lo que sin duda ocasiona dificultades de interpretación en cuanto a la determinación de los lugares que carecen de la condición de *vías y espacios públicos*.

Asimismo, debe llamarse la atención sobre la indeterminación jurídica de la expresión *vías y espacios públicos*, teniendo en cuenta el carácter público de numerosos aparcamientos existentes en nuestras ciudades.

Con base en las anteriores consideraciones y en las demás contenidas en el cuerpo del presente dictamen, a juicio del Consejo Económico y Social, la condición de la prestación del servicio contenida en el **artículo 5.2** del **Proyecto de Orden** debería formularse en términos análogos a los establecidos en la normativa aprobada por las comunidades autónomas de Aragón, Cataluña y Valencia, determinando expresamente, por un lado, la prohibición de estacionar en las vías públicas y, por otro, la obligación de permanecer en la base de la entidad titular del vehículo adscrito a la autorización VTC, en garajes o en aparcamientos, en su caso, no ubicados en la vía pública, cuando no estén contratados previamente o prestando servicio o circulando con un fin acreditado distinto a la captación de viajeros.

Murcia, a 30 de octubre de 2020

Vº Bº
El Presidente del Consejo Económico y Social

José Antonio Cobacho Gómez

El Secretario General del Consejo Económico y Social

Fernando Vélez Álvarez

Dictámenes 2020

1.
DICTAMEN SOBRE EL ANTEPROYECTO DE LEY DE GARANTÍAS DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN LA REGIÓN DE MURCIA

2.
DICTAMEN SOBRE PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICAN EL REGLAMENTO DE MÁQUINAS RECREATIVAS Y DE AZAR DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA, APROBADO POR DECRETO 72/2008, DE 2 DE MAYO, EL REGLAMENTO DEL JUEGO DEL BINGO DE LA REGIÓN DE MURCIA, APROBADO POR DECRETO 194/2010, DE 16 DE JULIO, Y EL REGLAMENTO DE APUESTAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA, APROBADO POR DECRETO 126/2012, DE 11 DE OCTUBRE

3.
DICTAMEN SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO DE DECLARACIÓN DE LA ZONA ESPECIAL DE CONSERVACIÓN (ZEC) DE LA SIERRA DE RICOTE Y LA NAVELA, Y DE APROBACIÓN DEL PLAN DE GESTIÓN INTEGRAL DE LOS ESPACIOS PROTEGIDOS RED NATURA 2000 DE LA SIERRA DE RICOTE Y LA NAVELA

4.
DICTAMEN SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA LA ESTRATEGIA DE GESTIÓN INTEGRADA DE ZONAS COSTERAS DEL SISTEMA SOCIO-ECOLÓGICO DEL MAR MENOR Y SU ENTORNO

5.
DICTAMEN SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS NORMAS REGULADORAS DE LAS AYUDAS INDIVIDUALES A FAMILIAS NUMEROSAS DE CATEGORÍA ESPECIAL, A FAMILIAS CON HIJAS E HIJOS NACIDOS DE PARTO MÚLTIPLE Y A FAMILIAS MONOPARENTALES

6.
DICTAMEN SOBRE EL PROYECTO DE ORDEN POR LA QUE SE REGULA EL TRANSPORTE PÚBLICO DISCRECIONAL DE PERSONAS MEDIANTE EL ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (VTC), EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA

Composición: Compobell, S.L.

ISSN: 1135-3430

Depósito Legal: MU 673-2010

www.cesmurcia.es

CES

Región de Murcia