



El Gobierno cede competencias sobre VTC´s a comunidades autónomas y ayuntamientos

2 de octubre de 2018

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.

[La norma, publicada en el BOE del pasado sábado, 29 de septiembre](#), y que ya ha entrado en vigor, exceptiona las autorizaciones VTC (o de *arrendamiento de vehículos con conductor*, base del funcionamiento de empresas como Cabify o Uber en España) de la regla general según la cual las autorizaciones de transporte público habilitan para prestar servicios en todo el territorio nacional.

Así, mediante una nueva (enésima) reforma de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, o LOTT, se establece que **estas autorizaciones sólo habilitarán para el transporte interurbano**, es decir, el que atraviese más de un municipio.

Además, el nuevo apartado 2 del artículo 91 de dicha LOTT impone a los titulares de estas autorizaciones que el inicio de sus servicios (asimilado éste al momento de recogida de pasajeros) se produzca en el territorio de la comunidad autónoma otorgante (salvo en dos casos muy excepcionales).

Habilitación a las comunidades autónomas

Asimismo, se habilita a las comunidades autónomas con competencia para otorgar autorizaciones de esta naturaleza de ámbito nacional para que puedan **modificar sus condiciones de explotación en cuanto a los servicios que se presten en su territorio**, es decir, para que establezcan una normativa a nivel autonómico distinta de lo que a nivel nacional regula el vigente artículo 182.1 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres o ROTT, que también ha sido modificado con reiteración.

El Real Decreto-ley también prevé expresamente la posibilidad de que las entidades locales ostenten competencias en cuanto a los servicios que discurran en su término municipal.

Se configura así un sistema por el que quien pretenda prestar servicios de arrendamiento de vehículos con conductor sin



restricción territorial se verá obligado a obtener tantas licencias como comunidades autónomas y, en su caso, municipios, atraviese, sujetas todas ellas a diferentes requisitos y exigencias. Se trata, pues, de un modelo de difícil encaje con las directrices comunitarias de liberalización de las actividades de servicios y con la garantía de unidad de mercado, que tanto están dando que hablar en Europa y en España.

Reforma del régimen sancionador de la normativa de transportes terrestres.

Por su parte, la Disposición Adicional Tercera del Real Decreto-ley prevé que, en el plazo de seis meses a contar desde su entrada en vigor, el Gobierno presentará ante las Cortes Generales un proyecto de ley de **modificación del catálogo sancionador de la LOTT** con el objeto de adecuarlo a esta reforma.

Indemnización por la imposición de nuevas limitaciones a las VTC's.

Lo más llamativo de la reforma son los cuatro años de "**vacatio legis**", que establece con "**el carácter de indemnización**", para los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes a su entrada en vigor o cuyas solicitudes estuvieran pendientes de resolución.

En efecto, la Disposición Transitoria Única, prevé la posibilidad de que, durante los 4 años siguientes a la entrada en vigor de la norma, estos titulares puedan seguir prestando sus servicios en el ámbito urbano, siempre de acuerdo con las condiciones vigentes en cada municipio, y sin limitación en cuanto al origen de cada servicio, y siempre que acrediten que más del 80% de estos en un periodo de 3 meses han discurrido, total o parcialmente, por el territorio de la comunidad autónoma en que la que se encuentre domiciliada la autorización.

Este periodo de carencia se califica de indemnización o de compensación por las modificaciones introducidas en esta nueva norma y, más en particular, por las nuevas restricciones territoriales que se imponen a las autorizaciones VTC.

Por último, se regula un procedimiento específico para el caso de que el titular de la autorización considere que esta habilitación temporal de 4 años no es suficiente para recuperar el valor de su inversión, teniendo la carga de la prueba de justificar que el periodo de amortización debe ser superior.

Cuestiones jurídicamente controvertidas

Resulta atípico y excepcional que el propio Gobierno reconozca "*a priori*" una suerte de responsabilidad patrimonial que, además, pretende sujetar a un procedimiento de reclamación *ad hoc*, más restrictivo que el general, por ejemplo, en el plazo de prescripción, lo que puede ser ciertamente cuestionado.

Como ya se ha apuntado, no es éste el único aspecto discutible de este Real Decreto-ley, pues existen sin duda otras cuestiones jurídicamente controvertidas –y presumiblemente litigiosas–, como la introducción de nuevas trabas al ejercicio de actividades económicas, el fraccionamiento del mercado nacional, el establecimiento de un nuevo reparto competencial en la ordenación de los transportes terrestres, la utilización de la figura del Real Decreto-ley para regular las controvertidas VTC's, las restricciones a la libre competencia entre las distintas modalidades de transporte o, en definitiva, la necesidad de una reforma integral del modelo previsto en nuestra remendada LOTT de 1987, todo ello sin perjuicio de consideraciones de otra índole, como la presión de los grupos de interés que han motivado la reforma o el hecho de que se obvie la demanda de los consumidores de un servicio más eficiente, competitivo y barato.

Como decimos, éstas y otras cuestiones serán, con toda probabilidad, objeto de litigio.



Departamento: Público y Urbanismo

Contacto: Silvia San Felipe Menéndez ssanfelipe@ontier.net