

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

**INFORME QUE EMITE EL DEPARTAMENTO DE VIAJEROS DEL
COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA SOBRE
EL PROYECTO DE REAL DECRETO POR EL QUE SE MODIFICAN
DIVERSAS NORMAS REGLAMENTARIAS PARA ADAPTARLAS A LA
LEY DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES
(LOTT) Y A LOS CAMBIOS INTRODUCIDOS EN LA
REGLAMENTACION DE LA UNION EUROPEA**

Examinado el proyecto por las diversas Secciones que componen este Departamento de Viajeros se han formulado las observaciones que se recogen a continuación.

Sección de Transporte Sanitario

Esta Sección propone que se incluya en la disposición cuyo proyecto se informa la modificación de las siguientes disposiciones reglamentarias:

1.- Modificación del Real Decreto 1032/2007, de 20 de Julio, por el que se regula la cualificación inicial y continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera para incluir entre las exenciones comprendidas en el artículo 2 los vehículos utilizados para realizar transporte sanitario cuyos conductores tengan la titulación recogida en el artículo 4, punto 1 del Real Decreto 836/2012 de 25 de Mayo.

2.- Modificación de la Orden PRE/1435/2013, de 23 de Julio, por la que se desarrolla el reglamento de la Ley de ordenación de los transportes Terrestres en materia de transporte sanitario por carretera, ampliando el artículo 10 para incluir entre los requisitos que deben cumplir los titulares de autorizaciones el contar al menos con un profesional que haya obtenido el certificado acreditativo de haber superado el Curso Superior en Gestión de Transporte Sanitario impartido por un Centro Universitario o Fundación Universitaria, u otra titulación superior

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

relacionada con la materia, ya sea de carácter universitario o de formación profesional de grado superior, entre las personas que de manera efectiva y permanente dirijan la empresa.

Y, en esta misma disposición, modificar la propuesta del artículo 21 suprimiendo la necesidad de visado bianual de las autorizaciones de transporte público.

3.- Modificación del Real Decreto 836/2012, de 25 de Mayo, por el que se establecen las características técnicas, el equipamiento sanitario y la dotación de personal de los vehículos de transporte sanitario por carretera.

Añadir en el Artículo 3.3 propuesto lo siguiente: 2. Junto a las anteriores exigencias, cada una de las distintas clases de ambulancias deberá cumplir las condiciones que específicamente se señalen en la versión de la norma UNE-EN 1789:2007 vigentes en el momento de su matriculación. Como servicio público, las ambulancias asistenciales deberán contar, además, con dispositivos de transmisión de datos y localización GPS con su Centro de Coordinación. En servicios privados o aquellos contratados por entidades de carácter no público, deberá garantizarse en todo momento la comunicación de la localización del vehículo con el Centro de Gestión del Tráfico correspondiente, bien por comunicación directa desde el vehículo o bien desde el citado centro. La disposición de camilla será opcional en las ambulancias de clase A2

Sección de Transporte Público de Viajeros en Vehículos de Turismo

Las entidades Fedetaxi y Unalt, miembros de esta Sección, han presentado sus observaciones directamente ante la Subdirección de Ordenación y Normativa de la Dirección General de Transporte Terrestre, remitiendo copia a este Departamento de Viajeros. Estas observaciones se incorporan, por copia literal, al presente informe formando parte del mismo:

1.- Observaciones de carácter previo y general.-

Con carácter previo debemos manifestar la urgencia y necesidad de acometer la reforma de la reglamentación de transportes por el Ministerio de Fomento desde la publicación de la Ley 9/2013, de 4 de julio, pues han transcurrido cuatro años cruciales sin que aún se haya producido, por lo que le instamos a la tramitación acelerada de este proyecto tan necesario para el sector del transporte español, en el que los taxistas estamos incluidos.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

También coincidimos en que la adaptación del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, a la nueva regulación, debe hacerse de manera urgente, entre otras, por razones de seguridad jurídica, por lo que este proyecto, aun viniendo con retraso, recoge una demanda sectorial de vital importancia para atajar el desorden y desequilibrio que se ha venido produciendo estos últimos años en el mercado del transporte de viajeros en vehículos de turismo, parcialmente atajada con la publicación del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre.

Y en el medio plazo consideramos conveniente la promoción de un “Libro Blanco” sobre de los diferentes operadores de la movilidad y el servicio público que permita la sostenibilidad, la eficiencia y la mejora medioambiental así como un desarrollo equilibrado y armónico de los diferentes medios de transporte, poniendo en valor la flota de taxis española, la mayor de Europa.

2.- Propuestas de introducción de disposiciones que no se encuentran en el proyecto remitido, algunas de carácter transitorio y urgente.

a) El Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, ROTT), debe aportar seguridad jurídica a los trabajadores autónomos del taxi de España y evitar además situaciones que propicien la especulación con las autorizaciones y empresas de transporte de alquiler con conductor, por lo que como medida prioritaria y urgente solicitamos se introduzca la intrasmisibilidad de las autorizaciones de la clase VTC, mientras exista una situación de desproporción entre auto taxis y autorizaciones de arrendamiento con conductor en la que se supere la *ratio* de 1 VTC por cada 30 autorizaciones VT.

b) Por otro lado, FEDETAXI promueve el mantenimiento de la previsión de las tarifas públicas y reguladas del transporte de taxi que pretende eliminar el proyecto. También consideramos que la aprobación de un reglamento de transportes no puede dar la espalda a la clarificación y mejor definición de las “nuevas” actividades de transporte como el *carsharing*, *carpooling* o *ridesharing* que evite lagunas normativas que puedan ser aprovechadas para pervertir la necesaria ordenación de las actividades relacionadas con la movilidad que persigue la norma objeto de modificación o sencillamente su desregulación por la vía de los hechos consumados.

c) Por último, a efectos de estructura y numeración debería de revisarse el encuadramiento del arrendamiento con conductor en la Sección 2ª del Capítulo Cuarto del Título V del ROTT, en vez de en su Título IV, pues no es el adecuado tras la publicación de la Ley 9/2013.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Por lo expuesto, la posición de FEDETAXI, insta a la Dirección General de Transportes por Carretera a introducir las modificaciones arriba propuestas, y tras la lectura del proyecto remitido se muestra favorable a las modificaciones reglamentarias propuestas en su texto, con algunas consideraciones y matices, que seguidamente se indican:

3.- Respecto de la modificación del *Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres (Capítulo II del Proyecto remitido)*.

- Artículo 2 apartado Diez del Proyecto. (Supresión del art. 29)

Los taxistas de España nos mostramos absolutamente contrarios a la supresión de los apartados 3 a 7, inclusive, del vigente artículo 29 del ROTT, sin que exista obligación legal de proceder a su supresión. Estos apartados responden a una necesidad regulatoria del mercado de transportes que no debe ser eliminada en modo alguno.

“3. Las tarifas obligatorias que, en su caso, se encuentren establecidas para modalidades de transporte distintas a la referida en el apartado anterior o para actividades auxiliares y complementarias del transporte deberán ser modificadas cuando sufra variación sustancial el conjunto de los elementos que integren su referida estructura de costes. Dicha modificación podrá llevarse a cabo de oficio por la Administración o a instancia de las empresas de transporte, de sus asociaciones, del Comité Nacional del Transporte por Carretera o del Consejo Nacional del Transporte Terrestre.

4. En el procedimiento de determinación y modificación de las tarifas obligatorias a que hace referencia el apartado anterior, deberán solicitarse los informes del Consejo Nacional del Transporte Terrestre y, salvo que se trate de tarifas de transportes ferroviarios, del Comité Nacional del Transporte por Carretera, debiendo emitirse los mismos en un plazo máximo de quince días.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados 3 y 4, siempre que ello resulte factible y adecuado, la cuantía de las tarifas que se establezcan de forma general para un sector del transporte se ajustará a los acuerdos generales a que, en su caso, hayan llegado los representantes de las empresas del sector del transporte y los de los cargadores o usuarios, pudiendo la Administración, a tal efecto, promover la necesaria colaboración entre los mismos.

6. Con la salvedad establecida en el artículo 87.1.b), cuando por razones

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

de política económica el precio de los transportes estuviera incluido en alguna de las modalidades de intervención reguladas en la normativa general de precios, la Administración de transportes deberá someter el establecimiento y modificación de las correspondientes tarifas a los órganos competentes sobre control de precios.

7. El Ministerio de Fomento elaborará y mantendrá actualizados, previa audiencia del Comité Nacional del Transporte por Carretera y de las asociaciones más representativas de los usuarios del transporte, sendos observatorios en los que se contemple la evolución de los costes de los transportes de viajeros y de mercancías, a los que dará difusión a través de los medios que se consideren más eficaces para facilitar su conocimiento por empresas y particulares. ”

En especial, en relación a la supresión de apartados 3 a 6, y su incidencia en las tarifas interurbanas del taxi, FEDETAXI y UNALT no participan de dicha previsión sin perjuicio de la asunción por las distintas CCCAA de dichas competencias, pues ello no obsta al mantenimiento en la normativa nacional de esa posibilidad que instamos expresamente a que se mantenga.

Por último, en relación al apartado 7, la eliminación de los Observatorios de costes supone un allanamiento a los postulados de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia que abonan la opacidad del mercado de transporte en perjuicio de miles de empresarios y usuarios del mismo en el único beneficio de multinacionales y todo tipo de intermediarios que no aportan valor añadido alguno a la cadena de transporte.

- Artículo 2 apartados setenta y uno, setenta y dos y ochenta y uno del Proyecto (modificación arts. 96, 97 y 107).

Debe suprimirse toda mención a los vehículos de arrendamiento con conductor y posibilidad de prestar o reforzar servicios regulares de uso general o especial con vehículos de alquiler con conductor, toda vez que su naturaleza no es compatible con la prestación de dichos servicios.

Como es bien conocido por el Ministerio de Fomento los vehículos de alquiler con conductor provienen de la antigua clase C (“gran turismo”) y sus características los diferencian del servicio público tarifado y universal de los taxis. Además la no sujeción a los límites establecidos en el art. 182.5 del ROTT en su redacción dada por el Real Decreto 1057/2015, no se encuentran justificadas en modo alguno y permite sugerir la especialización en empresas de VTC que roten en diversas concesiones de transporte regular por todo el territorio

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

del Estado lo cual es absolutamente contrario a la naturaleza y destino de esta modalidad de transporte VTC (vide. Memoria de proyecto de Real Decreto 1057/2015). Por tanto, esta fórmula no debe ser válida para dotar de un nicho de mercado a las autorizaciones VTC contrario a su objeto y que influye en la vertebración del territorio y el ejercicio de las competencias municipales y autonómicas respecto al deseable equilibrio entre modalidades de transporte.

- Artículo 2 apartados ochenta y tres y ochenta y siete del Proyecto. (supresión del texto del artículo 110.2 vigente y del artículo 114)

FEDETAXI no está conforme con la supresión de los siguientes textos de los artículos 110.2 y 114 del ROTT vigente, que debe mantenerse en el lugar oportuno del Proyecto, al regular indirectamente los servicios tanto de taxi como de alquiler con conductor.

“Art. 110. 2. Las autorizaciones para la realización de transportes públicos discrecionales de viajeros en vehículos de turismo se otorgarán referidas a un vehículo concreto, cuya identificación deberá figurar en las mismas”.

“Art. 114. No existirán límites cuantitativos al otorgamiento de autorizaciones para realizar transportes públicos discrecionales de mercancías ni de viajeros en autobús.”

- Artículo 2 apartado noventa y nueve del Proyecto. (artículo 156)

Efectuamos la reflexión sobre la conveniencia de desarrollo en el artículo 156 del 102.2.a) de la LOTT.

- Artículo 2 apartado ciento nueve del Proyecto. (artículo 178.1)

La eliminación de la comunicación previa según la redacción del tercer párrafo del proyecto supone mayor desregulación y dificultad en el control de los arrendamientos sin conductor. Debe mantenerse la actual (vigente) redacción.

- Disposición derogatoria. Punto 10.

No existe razón de carácter imperativo por la que deba derogarse la OM/2181/2008, de 26 de enero por la que se regula el régimen tarifario de los servicios interurbanos de taxi.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Además de lo modificado expresamente en el proyecto, FEDETAXI propone la mejora en la redacción del Artículo 177 ROTT con la supresión del inciso “*con la misma empresa*” (no objeto de modificación en el proyecto) para evitar estructuras de empresas con intención de eludir la prohibición que efectúa.

“El contrato de arrendamiento, salvo lo dispuesto en la sección 2.a de este capítulo, deberá referirse únicamente a la puesta a disposición del vehículo sin conductor, no pudiendo ir acompañado de otro concertado con la misma empresa relativo al personal conductor o acompañante”.

4.- Otras disposiciones de inferior rango que FEDETAXI considera imprescindibles para el adecuado desarrollo de la Ley 9/2013 y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

En relación a lo dispuesto en el art. 182.1 del ROTT en su redacción dada por el Real Decreto 1057/2015, le instamos a que haciendo uso de las competencias de coordinación administrativa y de interpretación de la normativa emanada en materia de transporte terrestre, se dicte la oportuna Resolución de Coordinación y aquellos otros actos de interpretación necesarios para delimitar de modo racional el segmento de mercado de la precontratación en el transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas -que es común a los vehículos de arrendamiento con conductor y a los taxis- respecto a los reservados en exclusiva a estos últimos, es decir, la recogida de pasajeros en paradas y en circulación, para evitar la intrusión de los servicios de alquiler con conductor en los segmentos reservados al taxi.

Es un hecho indiscutido jurídicamente, que la contratación inmediata, tanto en circulación como en paradas, es exclusiva de los servicios de taxi. Los servicios de VTC en su operativa habitual derivada del uso de plataformas digitales de intermediación en la contratación de servicios están invadiendo el segmento de contratación inmediata estacionando a la espera de la contratación de un servicio, lo que constituye una flagrante y continua infracción de aquel precepto.

Para ello, consideramos esencial que:

1º.- Respecto a lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 182.1 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres en su redacción dada por el RD 1057/2015, de 20 de noviembre: “*Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán, en*

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

*ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto”, mediante Orden Ministerial o el instrumento normativo que consideren más adecuado, procedan a definir mejor la diferencia entre la contratación *previa* de la *inmediata*.*

Para ello podrían utilizar criterios como la distancia mínima, periodos temporales razonables, o una combinación de ambos, por ejemplo.

2º.- Dicten las instrucciones precisas a los cuerpos de inspección que dependen de Vds. y doten de los medios y recursos suficientes como para efectuar un control eficaz de las actuaciones contrarias a la normativa que se lleven a cabo tanto por las plataformas digitales que intermedian en este tipo de servicios, como por los vehículos y conductores que los prestan, le solicitamos que ejerciten también sus competencias para establecer la mejor de las regulaciones y controles posibles para que el servicio de VTC se ciña a lo que se establece por la normativa vigente.

5.- Otras propuestas de regulación que no se han incorporado al proyecto remitido.

(1) La movilidad urbana está atravesando su momento más cambiante desde la aparición del automóvil. Los aspectos medioambientales y relacionados con la congestión y racionalización del uso de los espacios públicos, así como el marco regulatorio y su adaptación a nuevas realidades de los agentes que intervienen en la movilidad suponen evidentes retos para las autoridades y las distintas fuerzas políticas, agravados porque las competencias en estos asuntos son transversales, exceden del ámbito municipal y consideramos que no han sido eficazmente coordinadas por nuestros gobiernos.

(2) Las TIC están modificando el modo en que los ciudadanos acceden a la movilidad, dotando de valor añadido y nuevos servicios a las diferentes clases de transportes, públicos y privados, que coexisten en las ciudades.

(3) Todos compartimos la necesidad de que exista una competencia leal y transparente en la prestación de los servicios de transporte de viajeros en taxis y arrendamiento con conductor (VTC).

Además, la sociedad demanda una mejor ordenación de este sector

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

estratégico, sustentada en principios de regulación eficaz y adecuada, que fomente la sostenibilidad socioeconómica, el control público de los profesionales del transporte, así como el equilibrio y la armonización de las condiciones de competencia entre ellos.

Pero es esencial que, mientras este nuevo modelo se implanta en un debate abierto administraciones-sectores afectados, se cumpla y haga cumplir la legalidad vigente y se sancionen las prácticas contrarias a la misma, así como que se eviten situaciones de tolerancia con las conductas contrarias a las normas.

(4) La dura crisis económica pese a todos sus inconvenientes ha provocado un cambio de mentalidad favorecedor del abandono del vehículo privado como eje de la movilidad, fomentado nuevas costumbres entre las que se encuentra el mayor uso de la comodalidad urbana, sin perjuicio de consecuencias negativas como aparición de un creciente intrusismo en los servicios de transporte público, tanto organizado como no, que opera al margen de la regulación, distorsiona el sistema y genera conductas desleales y precarización de derechos.

(5) El servicio de transporte en auto-taxis, se presta en España con una flota sobredimensionada respecto a los demás países de la Unión Europea (70.000 licencias). No obstante, dicha flota es moderna y en su mayoría adaptada a las nuevas tecnologías, si bien mantiene rigideces en su regulación y es susceptible de incorporar mejoras para adaptarse a las circunstancias cambiantes reseñadas.

El sector del taxi genera 105.000 empleos directos (entre trabajadores autónomos y por cuenta ajena), mueve millones de viajeros al año, y contribuye a la Hacienda Pública con más de 1.000 M€ por las diferentes figuras impositivas que le son aplicables (IVA, IRPF, cotizaciones sociales e impuesto de sociedades), sin tener en cuenta el impuesto especial de hidrocarburos, y todo ello dentro de un marco regulado.

Al ser un sector estratégico y por tanto intervenido, ésta sobredimensión ha sido sin duda fruto del masivo otorgamiento de licencias en los últimos 40 años, creadas por los municipios para hacer frente a la demanda ciudadana de movilidad que entonces no quedaba satisfecha por algunas carencias del sistema público de transportes, pero que a día de hoy, han sido bastante superadas en nuestras grandes ciudades disfrutando de unos servicios de movilidad de avanzados y equiparables a los de los principales de la Unión Europea.

No existe ningún *monopolio* de la movilidad, y en ningún caso pertenece a los taxis, sino que es una competencia de las distintas Administraciones y u

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

derecho de los ciudadanos.

Además, allí donde hay oportunidad se comprueba que los taxistas españoles apuestan por la sostenibilidad económica y medioambiental, preocupándose por lograr la excelencia en la calidad de la oferta y la competitividad con otros agentes que concurren en su mercado, siempre y cuando esta sea justa y leal.

(6) Pero cambiar el actual modelo público de movilidad urbana desregulando taxis y VTC en favor de multinacionales que practican elusión fiscal y precarización laboral, sin prever ningún tipo de medidas de transición, reordenación y sostenibilidad, como se hizo en otros mercados, es irresponsable y supone una expropiación injusta a miles de ciudadanos, que nuestra sociedad no debe consentir.

La suma de todos estos elementos sugiere la necesidad de abordar medidas a favor de la adaptación del servicio de taxi a la nueva realidad, implicando a las administraciones en un esfuerzo público por su transformación y reestructuración, por lo que la introducción decidida de reformas regulatorias y medidas en favor del servicio público de auto-taxi redundará en una mejora del derecho a la movilidad de nuestros ciudadanos y por ende en su calidad de vida, como usuarios del transporte.

Por consiguiente resulta conveniente proponer distintas medidas regulatorias en desarrollo de la Ley 9/2013, de 4 de julio, que no figuran en el proyecto remitido y que se encuentran enfocadas a ser implementadas como favorecedoras de un servicio público de taxi de calidad y sostenible, que nos ofrecemos a desarrollar junto con Vds. y que seguidamente enunciamos:

1º.- Elaboración de un proyecto de Orden Ministerial por la que se incorporen las autorizaciones de la clase VT a los de Planes de Ayudas al Abandono de la Profesión de Transportista.

2º.- Elaboración de un proyecto de Real Decreto y, en su caso, Orden Ministerial Medidas para implantar medidas favorecedoras de la profesionalización de los conductores de auto taxis (VT) y vehículos de alquiler con conductor (VTC), con la introducción de una formación homogénea, consistente en un Certificado de Actividad Profesional (CAP) específico para los conductores de vehículos de transporte público de viajeros hasta 9 plazas y que integre el uso de tecnologías, con idiomas y turismo, en coordinación de los

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

ministerios de Fomento y Empleo y Seguridad Social.

3º.- Revisión del marco jurídico de regulación de las actividades de intermediación del transporte urbano de viajeros en vehículos turismo, con el refuerzo de los derechos de los usuarios.

4º.- Creación de un órgano estable de coordinación administrativa entre comunidades autónomas y las inspecciones de trabajo, hacienda y transportes para atajar el fraude derivado del intrusismo, la competencia desleal y otras malas praxis en el servicio de transporte de viajeros.

5º.- Apoyo público y desarrollo de políticas de eficiencia medioambiental en el taxi y la aceleración de la introducción de vehículos no contaminantes y accesibles.

6º.- Implementación de una Plataforma Digital enfocada al turismo como sector estratégico facilitadora de la solicitud de taxis que refuerce la calidad y competitividad de este servicio público, favoreciendo a todos sus usuarios.

Secciones de Arrendamiento de Vehículos Con y Sin Conductor

Estas Secciones consideran que el proyecto en sus términos actuales guarda un aceptable equilibrio de intereses entre todos los agentes del transporte afectados y entienden positivo que se establezca la posibilidad de que las empresas con autorizaciones VTC puedan colaborar en la prestación de servicios regulares, por lo que supone de integración de éstas en el sistema general de transporte, y porque efectivamente los vehículos con autorización VTC pueden suponer una magnífica alternativa para reforzar tales servicios con unos altos estándares de calidad, especialmente en áreas con poca densidad de población.

Por otra parte, en relación con las observaciones formuladas por Fedetaxi y Unalt que han quedado transcritas más arriba, muestran su disconformidad con sus alegaciones referidas al artículo 178.1 que introduciría una limitación que no se correspondería con las previsiones de la Ley de Ordenación de los Transporte Terrestres, texto de 2013.

Además, manifiestan su temor de que pudieran ser acogidas las exigencias del sector del taxi planteadas en el transcurso de las últimas manifestaciones

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

organizadas contra las plataformas "Uber" y "Cabify", se realizan las consideraciones que a continuación se exponen y consideran que una de las principales exigencias del sector del taxi de un tiempo a esta parte es que se respete la ratio 1 VTC/30 VT establecida en la normativa. Pues bien, se ha de responder que dicha proporción ya está siendo respetada por todas las Administraciones del Transporte concernidas desde que ha vuelto a estar vigente (es decir, desde la entrada en vigor del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre).

Cuestión distinta se estima que es el que, debido a la estimación, administrativa o judicial de solicitudes de autorizaciones VTC formuladas con anterioridad a dicho Real Decreto, en la práctica tal ratio se haya podido ver superado. Pero ello en modo alguno supone que dicha proporción no esté siendo aplicada, sino que se aplica, pero ha de convivir necesariamente con los legítimos derechos adquiridos por solicitantes anteriores, que no son sino una manifestación de la seguridad jurídica proclamada como principio constitucional garantizado en el artículo 9.3 de nuestra Carta Magna. No puede pretenderse que, para conseguir forzosamente esa ratio de nuevo, se tomen medidas exorbitadas como la transitoria intransmisibilidad de autorizaciones VTC, pues ello colisiona frontalmente con el derecho a la libertad de empresa establecido en el artículo 38 de la Constitución, que ampara el comercio con activos legítimos, como son las autorizaciones VTC en regla.

En este sentido, uno de los miembros de esta Sección considera que, si de lo que se trata es de evitar la especulación con licencias, ésta ya se consigue suficientemente mediante la limitación a siete, que se estableció en el Real Decreto 1057/2015 (una exigibilidad de flota mínima que, por cierto, contraviene el principio de igualdad establecido en el artículo 14 de la Constitución, pues no se exige un requisito similar a las licencias VT, y además va en contra de lo que los taxistas dicen defender: que no se produzca una situación de dominio por multinacionales, pues de este modo sólo se consigue que empresas grandes, con la suficiente capacidad financiera, puedan tener dicha flota mínima, expulsando de ese modo a autónomos e impidiendo así una distribución lo más amplia posible de la propiedad de los medios de producción, que es un principio rector de la política económica según el artículo 129 de la Constitución).

Por último, se destaca lo injusto y lo parcial de dicha exigencia, pues no la demandan también para el sector del taxi, en donde precisamente se dan las especulaciones con licencias que denuncian, y que según la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia han hecho que el coste de las mismas en el mercado se eleve un 503%, tal y como informan los medios.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Igualmente, por el sector del taxi se viene exigiendo que se equipare la contratación previa mediante aplicaciones informáticas y de teléfonos móviles a la contratación inmediata en la calle. En ningún modo puede aceptarse dicha equiparación, pues se trata de dos cuestiones muy diferentes. La contratación de los servicios VTC siempre ha sido previa, pero el desarrollo de la tecnología ha permitido que el tiempo de puesta en contacto y contratación entre cliente y proveedor del servicio se acorte considerablemente. Mas no por ello deja de ser una contratación previa, "concertada", en el espíritu de las autorizaciones VTC, que se denominan por algo "Vehículos de Transporte Concertado".

En efecto, si nos atenemos al concepto de "contrato" establecido en nuestro Código Civil, *"el contrato existe desde que una o varias personas consienten en obligarse, respecto de otra u otras, a dar alguna cosa o prestar algún servicio"* (artículo 1254) y *"no hay contrato sino cuando concurren los requisitos siguientes: 1.º Consentimiento de los contratantes; 2.º Objeto cierto que sea materia del contrato; 3.º Causa de la obligación que se establezca"* (artículo 1261). Pues bien, los tres requisitos, y por lo tanto el contrato, se dan cuando el arrendatario acepta mediante su dispositivo informático o móvil el precio por trayecto que le ofrece la empresa de alquiler de vehículos con conductor. Y ello en todo caso es anterior a la aparición del vehículo para recogida, es decir, anteriormente concertado.

Las aspiraciones de los taxistas, pese a que puedan resultar comprensibles en lo personal (es legítimo y normal que traten de defender sus intereses), no son en absoluto estimables desde lo jurídico, y por lo tanto deben ser desestimadas en todo caso. Lo contrario sería caer en un neoludismo corporativista, en pos del mantenimiento de un *statu quo* que sólo redundaría en un peor servicio a los ciudadanos y viajeros, que al fin y al cabo son los usuarios y destinatarios últimos de los servicios del transporte terrestre.

Sección de Agencias de Viaje

Considera esta Sección que para la realización de transporte público de viajeros por carretera es necesaria la obtención de la previa autorización administrativa. El transporte público realizado en vehículos de turismo no está exceptuado de esta exigencia y que, añade el artículo 110, estas autorizaciones se otorgaran en la modalidad de autorización a la Empresa (con independencia de la naturaleza o

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

capacidad de su material móvil, superando los mínimos que establecen las normas de desarrollo), añadiendo el artículo 111 que esta autorización habilitará para realizar transporte de viajeros en todo el territorio nacional. Sin que existan límites cuantitativos al número de este tipo de autorizaciones que se concedan (no están contingentadas).

El proyecto realiza importantes modificaciones de la Orden de 23 de Julio de 1997, sobre autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús. Deja sin efecto y suprime numerosos artículos de esta norma reglamentaria, pero deja en su actual redactado el Artículo 15 de la misma, que regula la acreditación de la disposición del número mínimo de vehículos, y su antigüedad, para obtener la correspondiente autorización, refiriéndose siempre a la disponibilidad de “autobuses”, sin referirse en ningún momento a la posible disponibilidad de vehículos “ligeros”, de menos de 9 plazas incluido el conductor. En la norma no se exige que los vehículos tengan una determinada capacidad (plazas) siempre que se trate de autobuses, por lo que es perfectamente legal y viable que se adscriban a la autorización vehículos de 10 plazas incluido el conductor porque tienen la consideración de autobuses y no vehículo de turismo.

La distinción es absolutamente arbitraria, en la medida que un vehículo no es más que un elemento de material móvil que el operador utiliza para la prestación de los servicios amparados por la autorización en función de la demanda y características de ocupación del servicio concreto. Además, tampoco existen razones de mercado que desaconsejen la posibilidad de adscribir a la autorización vehículos ligeros desde el momento que las autorizaciones de transporte discrecional están banalizadas y se entregan cuantas se soliciten.

Por ello, siendo así, al ser el vehículo de nueve plazas incluido el conductor, un mero elemento de material móvil, como el resto de la flota adscrita a la autorización de transporte discrecional de la Empresa, y amparados todos ellos por la misma autorización, no existe razón legal alguna, ni de mercado, que impida que la autorización general de transporte discrecional prevista en el artículo 42 del ROTT, comprenda las dos categorías de vehículos previstas en el artículo 47 (autobús/autocar y Turismo). Esto es, la autorización de transporte discrecional concedida a la Empresa debería ir referida a la Empresa, al operador, según señala ya el ROTT, con independencia de que el material móvil pueda que esté constituido e integrado por vehículos de más o de menos de 9 plazas. Este hecho, al final, viene determinado por la demanda de los usuarios y su necesidad de movilidad. De ahí que en el Proyecto de Reglamento del ROTT debería incluirse una modificación de la Orden de 23 de Julio de 1997, artículo 16, en el

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

sentido de sustituir el término “autobús” por el de “vehículo de turismo”, u otra denominación que permita entender incluidos, dentro de los vehículos adscritos a la autorización, tanto a los de más de 9 plazas incluido el conductor, como a los de menor capacidad. De la misma forma, todas las menciones al término “autobús” en la Orden deberían sustituirse por el de “vehículo de turismo”

Con ello se permitiría dimensionar la flota de vehículos, por capacidad, a las necesidades impuestas por la demanda con los evidentes beneficios de comodidad de los usuarios, fluidez del tráfico, efecto contaminante y consumos derivados de la utilización de vehículos ligeros para la prestación de los servicios discrecionales o turísticos. Resulta incongruente que un operador de transporte discrecional de viajeros pueda arrendar vehículos -sin que en este caso se requiera que se trate de autobuses- y no pueda disponer en su flota de vehículos ligeros de 9 plazas incluido el conductor (Artículo 175 del proyecto de Reglamento) porque el Artículo 21-2-c de la Orden continúe refiriéndose, exclusivamente a los “autobuses” para la obtención de la autorización administrativa de transporte discrecional.

De otro lado, el arrendamiento de vehículos con conductor ya tiene a efectos administrativos la consideración de transporte discrecional (Artículo 180 del vigente texto del ROTT).

Por otra parte, el proyecto de Reglamento contempla la posibilidad en el apartado 3, párrafo segundo, del artículo 107, de que se presten servicios de transporte regular de uso especial por medio de vehículos que cuenten con la “autorización de transporte público de viajeros que encada caso corresponda”. Se añade que este tipo de servicio se puede prestar en todo o en parte con “vehículos de turismo o arrendamiento de vehículos con conductor”. En otros términos con vehículos de 9 plazas incluida la del conductor.

En tal caso no son de aplicación las restricciones geográficas de ámbito territorial en el que pueden prestar el servicio. La posibilidad de que estos vehículos se destinen al transporte regular de uso especial es una novedad, si bien deben quedar amparados por la autorización general para la realización de este tipo de transporte. En otros términos, el transportista ha de obtener la autorización de transporte regular de uso especial para la prestación del concreto servicio, de conformidad con el artículo 106 del Reglamento, si bien, en lo sucesivo, los vehículos que adscriba a la prestación del servicio pueden ser de más o de menos de nueve plazas incluida la del conductor.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

No se entendería por lo demás que las empresas con autorizaciones de vehículos de turismo con conductor puedan realizar los servicios de transporte regular de uso especial y no puedan realizarlos, con vehículos semejantes, los operadores del sector de transporte de viajeros por carretera.

Puesto que, siendo el vehículo de nueve plazas un mero elemento de material móvil, incluido en el resto de la flota adscrita a la prestación del servicio regular de uso especial, y amparado por la misma autorización, no existe dificultad legal alguna, ni práctica, que impida que la autorización general de transporte discrecional prevista en el artículo 42 del ROTT, comprenda las dos categorías de vehículos previstas en el artículo 47 (autobús/autocar y Turismo). Esto es, la autorización de transporte discrecional concedida a la Empresa debería ir referida a la Empresa, al operador, según señala ya el ROTT, con independencia de que el material móvil pueda esté constituido e integrado por vehículos de más o de menos de nueve plazas.

Este hecho, al final, viene determinado por la demanda de los usuarios y su necesidad de movilidad.

Ello permitiría dimensionar la flota de vehículos, por capacidad, a las necesidades del Centro educativo o laboral, con los evidentes beneficios de comodidad de los usuarios, fluidez del tráfico, efecto contaminante y consumos.

Sección de Transporte Público Regular de Uso General interurbano de Viajeros en Autobús.

Considera esta Sección que se aborda ahora la modificación del Reglamento de la Ley (ROTT) para dar cumplimiento a lo establecido en la Ley 9/2013, especialmente para incorporar a nuestro ordenamiento jurídico, las nuevas infracciones y criterios sancionadores establecidos por la reglamentación comunitaria, concretamente en el Reglamento 2016/403.

También, se van a incorporar las nuevas exigencias introducidas por el Reglamento (CE) 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo, en

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

relación con el cumplimiento de los requisitos de establecimiento, competencia profesional, capacidad financiera y honorabilidad de las empresas.

Sin embargo se observa que en el borrador de proyecto del nuevo ROTT no se tienen en cuenta las últimas propuestas legislativas presentadas el 31 de mayo por la Comisión Europea para el transporte por carretera, en el denominado “Paquete Movilidad”, ya que por ahora no son más que propuestas y no están aprobadas. Sin embargo, algunas disposiciones de las propuestas de la Unión Europea (en fase de debate legislativo) pueden introducir cambios que obligarían a revisar posteriormente el contenido de este nuevo ROTT, si se aprueba antes que las propuestas de la UE.

Se hace necesario abordar de manera amplia la reforma del ROTT para poder adaptarlo a una realidad muy cambiante en el transporte de viajeros, especialmente marcada por la evolución tecnológica y por la aparición de competidores que, hasta el momento, nunca lo habían sido del transporte en autobús.

Para ello, hay que realizar modificaciones que potencien el uso de la Administración Electrónica reduciendo las cargas administrativas de la actividad, que flexibilicen la gestión de contratos de gestión de transporte público regular de uso general, así como reforzar las características del servicio público frente a nuevas formas de movilidad.

La revisión del ROTT es también una buena oportunidad para abordar problemas derivados de la mal denominada economía colaborativa en el transporte. La proliferación de actividades supuestamente incluidas en un amplio concepto de económica colaborativa es una grave amenaza a la estabilidad del sector y a la profesionalidad de esta actividad. La dificultad en muchas ocasiones de fijar los límites entre transporte profesional y transporte o movilidad colaborativa no debe ser obstáculo para que la Administración pueda acometer una regulación en el ámbito sectorial que permita afianzar a seguridad jurídica en la que deben desenvolverse los operadores, sujetos a importantes decisiones de inversión y al cumplimiento de compromisos contractuales con la administración afrontando el correspondiente riesgo empresarial.

Se trataría quizá, al hilo de la regulación del transporte particular, de fijar unas condiciones y límites a la movilidad colaborativa, definiendo sus características, contorno, así como las obligaciones a las que quedarían sujetos los agentes prestadores.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Quizá sea esta una buena oportunidad para acometer como ya ha sucedido en otros países regulaciones concretas relativas al coche compartido (*carpooling*) y a las condiciones en que debe desenvolverse.

También se hace necesario que las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros – que habilitan para la realización de transporte público en vehículos de más de nueve plazas incluido el conductor – sirvan también para la realización de transporte discrecional en vehículos de menos de nueve plazas. Esta propuesta está basada en que actualmente existen servicios de transporte escolar en zonas rurales que precisan ser atendidos con vehículos de menor tamaño por el reducido número de alumnos a transportar, o clientes a los que se les presta servicios de transporte de trabajadores que necesitan servicios puntuales de vehículos de turismo con conductor para el traslado de directivos. La autorización superior debería poder cubrir los vehículos inferiores.

La Sección formula las siguientes precisiones particulares

El borrador de proyecto del nuevo ROTT elimina los artículos 3, 4 y 5 del actual texto relativos a la responsabilidad de porteadores por daños o pérdidas de equipajes de viajeros y la obligación a cubrir a los viajeros del transporte público con seguro obligatorio. El motivo de la supresión de estos artículos se debe a que ya se hace referencia en la LOTT(artículo 21) y otras normativas específicas, por lo que esas obligaciones siguen existiendo aun cuando el nuevo ROTT no las mencione. En cualquier caso, debería mantenerse una referencia unitaria respecto al precio por kilogramo de peso de equipaje. Esto se deriva del artículo 7.2 del Reglamento UE 181/2011 sobre derechos de los pasajeros que viajen en autobús y en autocar, que remite a lo que disponga el Derecho nacional para calcular el importe de la indemnización en caso de fallecimiento o lesiones personales de los viajeros y pérdida o daño del equipaje y cuyo límite máximo no será inferior a las cantidades que recoge el Reglamento. Debería mantenerse la referencia unitaria de 14,5 €/Kg que recoge el artículo 3 del vigente ROTT para orientar a las Juntas Arbitrales cuanto diriman cuestiones relativas a pérdidas y daños de equipaje.

El borrador de proyecto elimina el artículo 29 del actual ROTT que, junto al artículo 28, establecen el régimen de tarifas máximas obligatorias para los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general a determinar en su título concesional o autorización especial. Sin embargo, el borrador de reforma del ROTT no modifica su actual artículo 28 y sería deseable que lo hiciera, puesto que el borrador de reforma del ROTT incluye un artículo 2. *Setenta y cinco*” que desarrolla el régimen tarifario, sería conveniente que éste contemplara la posibilidad del establecimiento de tarifas medias máximas obligatorias para favorecer la gestión empresarial, potenciar el uso del transporte

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

público y dotar de mayor eficiencia a los servicios a fin de corregir problemas de competencia con otros modos y formas de movilidad en el mercado, respetando el requisito legal de regulación de tarifas de servicios sujetos a Obligación de Servicio Público y el artículo 19 de la LOTT.

Las tarifas medias máximas obligatorias serían el resultado de considerar tres niveles de establecimiento de tarifas (valle, llano y punta) que discriminen los distintos niveles de demanda temporales. Estas tarifas medias, se fijarían de acuerdo con la valoración de la estructura de costes, la propuesta ofertada y formarían parte del título concesional. Se propone, por tanto, modificar los artículos 28 y 29 en dicho sentido, de forma que en el futuro y previa autorización de la Administración pudieran implantarse este sistema de tarifario. Esta propuesta sería compatible con el artículo 19 de la LOTT.

El proyecto de proyecto introduce un nuevo artículo 38 estableciendo que la habilitación para realizar transporte obligaría a inscribir la matrícula de aquellos vehículos con los que exclusivamente se va a realizar transporte. La inscripción de la matrícula se haría en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte. Consideramos que esta medida introduce mayor carga administrativa en las empresas sin suponer una mejora en la operación o en el mercado y sin ningún tipo de justificación. En todo caso, debería preverse en el texto del nuevo ROTT todo caso un desarrollo normativo ulterior referente a la aplicación telemática mediante la que se realizará la inscripción de las matrículas en el Registro.

Se introduce un nuevo artículo 41 respecto al cumplimiento de obligaciones laborales y sociales. En lo que se refiere al apartado 3 de dicho artículo, se entiende que un trabajador se encuentra encuadrado en una organización empresarial cuando se encuentre en situación de alta en el Régimen General de la Seguridad Social, bien por la propia empresa de que se trate o por la empresa de trabajo temporal con la que aquella hubiese contratado los servicios de ese trabajador.

En todo caso, dadas las características del sector de transporte de viajeros por carretera, y habida cuenta que se habilita la posibilidad de contratación a través de Empresas de Trabajo Temporal, más razón de ser tiene que el trabajador pueda prestar servicios para las empresas que constituyen grupo empresarial, a efectos del artículo 42 del Código de Comercio.

Se introduce un nuevo artículo 42 que haría perder automáticamente la validez de la autorización de transporte si, cuando la administración realice su visado, se detecta el incumplimiento de alguna de las condiciones para obtener y mantener la autorización. Esto se haría sin ninguna declaración expresa de la Administración, aunque el órgano competente debería notificarlo al titular de la

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

autorización. Se considera positivo que la Administración vise de oficio las autorizaciones de transporte, pero sería preferible que la detección de incumplimientos conllevara un plazo de al menos 10 días para la consiguiente subsanación antes de que ocurra una pérdida automática.

Se modifica el artículo 57, que hace referencia al Departamento de Transporte de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera. La nueva redacción unifica las secciones de transporte público regular de uso general, regular de uso especial y discrecional en una misma sección dedicada al transporte público interurbano de viajeros en autobús. Asimismo, señala que hay una “Sección de estaciones de transporte de viajeros”, pero sería recomendable que ésta tuviera el nombre de “Sección de estaciones de autobuses”.

Se introduce un nuevo artículo 64 cuyo apartado 1.d) se refiere a la dotación de personal mínima para garantizar la prestación del servicio. Sin embargo, en el apartado 4 circunscribe ese personal mínimo únicamente a conductores, yendo más allá de lo dispuesto en el artículo 73 de la LOTT que habla únicamente de “*dotación de personal mínima para garantizar la prestación del servicio*”. Este apartado 4 debe suprimirse para no entrar en colisión con al LOTT.

Además, en relación a los extremos que deberá reflejar el estudio económico de las condiciones de explotación del servicio contenido en el anteproyecto debería de incluirse el referido a la subcontratación con la misma redacción que se pone en la redacción del nuevo artículo 68 y en todo caso la del apartado 3.f) de dicho art. 68: “*Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario*”.

Así, de esta manera, el anteproyecto que debe ser sometido a alegaciones tendrá toda la información precisa que posteriormente es obligatoria en los pliegos que rijan la contratación del proyecto definitivo a fin de que el estudio económico sea ajustado.

Se modifica el artículo 65 de tal forma que añade que se permitiría, excepcionalmente, crear nuevos servicios con tráficos coincidentes con otros servicios regulares preexistentes:

- Cuando uno de los servicios se encuentre exclusivamente destinado a atender tráficos temporales que hayan de prestarse, por única vez, de forma continuada durante un período de tiempo no superior a un año, tales como los de ferias y exposiciones extraordinarias.
- Cuando uno de los servicios se encuentre exclusivamente destinado a atender tráficos temporales que hayan de prestarse de forma continuada

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

durante períodos de tiempo repetidos no superiores a cuatro meses al año, tales como los de vacaciones y estacionales.

- Cuando uno de los servicios se encuentre exclusivamente destinado a atender tráficos temporales que hayan de prestarse de forma discontinua a lo largo del año con motivo de acontecimientos periódicos, tales como mercados y ferias ordinarios, los cuales no podrán tener duración superior a ocho días al mes.
- Cuando la Administración requiera al contratista de un servicio público de transporte regular de uso general que aumente el número de expediciones que viene realizando, por resultar éstas insuficientes para atender un incremento de la demanda, y aquél manifieste expresa o tácitamente su desinterés en atenderlas, sin que la Administración decida imponerle dicho aumento con carácter forzoso.

Se hace difícil de entender la justificación de los tres primeros supuestos por cuanto que los tráficos en períodos de máxima ocupación están atendidos por un servicio preexistente al que limitarían en ingresos y a la hora de atender el tráfico cuando hay menor demanda de viajeros, por lo que se alteraría el equilibrio económico de la concesión. Los servicios regulares ya tienen establecidos el calendario y horarios de sus expediciones, de forma que se cubran los períodos de mayor afluencia de viajeros, incrementando precisamente las expediciones y posibilidad de horario de forma significativa en dichos períodos. Pero si esto no fuera así, el último supuesto ya establece que la Administración puede implantar nuevo servicio si el contratista preexistente no atiende al requerimiento para aumentar las expediciones.

Además, se debe matizar el apartado 1. a) para evitar que servicios de transporte urbano puedan realizar tráficos interurbanos. De esa forma debe dejarse más claro el apartado 1.a) con la siguiente redacción u otra similar: *«Cuando el servicio debe prestarse en la zona de influencia de núcleos urbanos con una población de derecho igual o superior a 50.000 habitantes, hasta las distancias máximas siguientes medidas en línea recta desde el centro de dichos núcleos, siempre que esas distancias no superen el ámbito geográfico de término municipal correspondiente, que en todo caso limitará esa posibilidad:*

Poblaciones de más de un millón de habitantes, 20 kilómetros.

Poblaciones de entre 500.001 y un millón de habitantes, 15 kilómetros.

Poblaciones de entre 150.001 y 500.000 habitantes, 10 kilómetros.

Poblaciones de entre 50.000 y 150.000 habitantes, 5 kilómetros.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

No obstante, mediante acuerdo conjunto del Ministerio de Fomento y de la Comunidad Autónoma afectada, podrán establecerse distancias distintas en relación con poblaciones concretas. “

Introduce un nuevo artículo 67 respecto al procedimiento de información pública para el establecimiento de un nuevo servicio regular de uso general. Sería deseable incluir al Comité Nacional de Transporte por Carretera entre los entes que deben emitir informe preceptivo antes de que se decida establecer un nuevo servicio regular.

Introduce un nuevo artículo 69 relativo a la solvencia técnica y profesional del contratista. Este nuevo artículo señala que la solvencia económica quedará acreditada cuando se cumpla con alguna de las condiciones que cita dicho artículo, entre las cuales se encuentra la justificación de su cifra global de negocios. En aplicación de la normativa de contratación pública, esta debería quedar circunscrita a los tres últimos años (*artículo 75 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público*).

Además, el apartado 1 de este nuevo artículo 69 ha de recoger que la autorización administrativa necesaria para la realización del transporte público de viajeros (VD) conlleva también que se puedan prestar los servicios regulares de uso general que correspondan con vehículos de menos de nueve plazas. De este modo la autorización debe incluir a todos los tipos de vehículos que sean necesarios para la prestación del servicio que requiere el contrato regular de uso general, incluidos aquellos con menos número de plazas.

El segundo párrafo del artículo 69.1 debe matizarse por cuanto dice que el pliego de cláusulas administrativas y técnicas podrá exigir que se cumplan normas en materia de calidad, medio ambiente o seguridad. Puesto que la redacción actual del borrador de proyecto solamente deja abierta la posibilidad, sería deseable que la redacción se cambiase de tal forma que se obligue a que el pliego deberá exigir el cumplimiento de esas normas para adecuarlo así a las últimas estrategias y desarrollos normativos de la Unión Europea respecto a la contratación pública como factor determinante para el crecimiento y comprometido social y medioambientalmente.

Se introduce un nuevo artículo 70 que consagra como regla general la explotación de servicios regulares de uso general bajo régimen de concesión y cuyo apartado 3 remite a que sea el Consejo de Ministros quien apruebe cuando haya compensaciones económicas al concesionario distintas de las previstas en el pliego. Sería deseable que esta decisión se quedase a nivel del Ministerio de Fomento.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Se introduce un nuevo artículo 71 relativo al pliego de cláusulas administrativas particulares y técnicas cuyo apartado 1 hablaría de que el pliego determinase el número mínimo y la clase de vehículos que deberán adscribirse a la concesión y también señala que podrá exigir que correspondan a una determinada categoría o que resulten de “uso común”. En este caso, se debería aclarar qué se entiende por “uso común”.

Ese mismo apartado 1 habla de la adscripción permanente de vehículos, autobuses y/o turismos, para la prestación de servicios objeto del contrato y puesto que se permite que el pliego determine la clase de esos vehículos, ha de entenderse y matizarse nuevamente que la autorización administrativa necesaria para la realización del transporte público de viajeros (VD) conlleva también que se puedan prestar los servicios regulares que correspondan no solo con vehículos de más de nueve plazas sino también con vehículos de menos de nueve plazas incluido el conductor.

Introduce un nuevo artículo 74 cuyo apartado 3 debe aclararse cuando señala que un mismo tráfico que pueda atenderse por distintas infraestructuras tendrá un precio único determinado en función de la menor distancia kilométrica sea cual fuere la infraestructura utilizada. Ese precio debe ser determinado por la distancia exacta del itinerario que se utilice realmente.

Introduce un nuevo artículo 77 que establece el carácter obligatorio de que el pliego valore propuestas de prestar el servicio a precios inferiores o con mayor número de expediciones previstas. Dada la diversidad de contratos, la redacción debe posibilitar esta opción pero sin imponerla previamente, quedando así abierto a que el pliego decida tenerla en cuenta.

Se introduce un nuevo artículo 78, cuyo apartado segundo habla de poder valorar mejoras que los licitadores propongan para mejor calidad de los vehículos, entre las que se recogen “equipamiento con dispositivos que permitan que los viajeros puedan acceder durante el viaje a las nuevas tecnologías” cuando quizás fuera mejor referirse a TIC u otro término.

Se introduciría un nuevo artículo 80, cuyo apartado primero permite que se puedan presentar propuestas por parte de empresas que cumplan las condiciones mínimas establecidas en el pliego del contrato aun cuando no tengan autorización de transporte, pero se comprometan a obtenerla antes de la adjudicación del contrato. Debería esperarse a que tengan la autorización de transporte antes de poder presentarse, ya que esa autorización es lo que habilita para realizar transporte público. En el caso de empresas establecidas en otro Estado miembro de la UE, debería bastar con acreditar que cumplen en ese país con los requisitos exigidos allí o que cuentan con algún tipo de autorización equivalente,

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

permitiéndose que la administración española pueda certificar este aspecto en cooperación con la administración del país de la UE donde la empresa esté establecida.

Se introduce un nuevo artículo 84, cuyo apartado segundo establece la posibilidad de ubicar paradas fuera de las estaciones que haya en núcleos urbanos si así lo decide la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento tras consultar al ayuntamiento de la población en cuestión. Esta medida debería ser siempre excepcional y debidamente justificada pues las estaciones de autobuses en núcleos urbanos han de ser siempre el punto de parada.

Se introduce un nuevo artículo 88 sobre el procedimiento de renovación de concesiones y en donde cabe destacar lo previsto en su apartado segundo, que se refiere a modificaciones de tráfico. En este sentido, se prevé que en el caso de que la Administración introduzca modificaciones en los pliegos respecto a los tráfico de un servicio cuya vigencia del contrato de gestión finalice y que supongan una variación superior al 20% de la población atendida para dicho servicio, se entenderá que el nuevo servicio es esencialmente distinto del anterior y deberá tramitarse conforme al procedimiento establecido para un nuevo servicio que no existía hasta ahora.

En consecuencia, en estos casos el pliego del concurso de adjudicación del nuevo servicio no debería contener la prescripción técnica contemplada en el artículo 68.3.f) del borrador de proyecto del nuevo ROTT: *“Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario.”*

Con lo que se daría la situación injusta y atentatoria a los derechos laborales y a la paz social, así como de las normas convencionales, de que en la adjudicación del contrato de un servicio con una variación superior o inferior al 20% de la población atendida con respecto al de que trae causa, no existiría obligación de subrogación de ningún empleado del anterior contratista. Dicha obligación debe garantizarse reglamentariamente en todos los casos.

En cualquier caso, esa cantidad del 20% es muy reducida y debería aumentarse al 40% para resultar una modificación verdaderamente más significativa y realmente sustancial.

Además, el apartado cuarto de este nuevo artículo 88 debería incluir al Comité Nacional de Transporte por Carretera y al Consejo Nacional de Transportes Terrestres entre las entidades que deben dar informe previo para otorgar nuevas subvenciones públicas para compensar o aumentar las existentes en caso de modificación de condiciones de prestación del servicio.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Introduce un nuevo artículo 91 cuyo apartado 2 recoge nuevamente una prohibición de modificaciones de tráficos que supongan el 20% de aumento o disminución de la población atendida por el servicio. Siendo consecuentes con los comentarios esgrimidos en el apartado anterior (*Sesenta y cinco*), ese porcentaje debería elevarse al 40% para resultar una modificación verdaderamente más significativa y realmente sustancial.

Se introduce un nuevo artículo 96 relativo a los vehículos con los cuales se llevaría a cabo la prestación de un servicio regular de uso general. Resulta fundamental que al final del apartado primero (donde se recoge como regla general que sean vehículos adscritos a la concesión y previamente comunicados a la Administración) se añada el contenido de los apartados 3 y 4 del art. 83 del actual ROTT:

“3. Un mismo vehículo podrá ser utilizado en diversas concesiones de un mismo titular, figurando adscrito simultáneamente a las mismas, cuando dicha adscripción conjunta sea expresamente autorizada por la Administración por resultar compatible la prestación de todos o parte de los servicios de aquellas con arreglo a sus respectivos calendarios, horarios y expediciones.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, ni de la adscripción de unos vehículos concretos, cuando su titular así lo comunique a la Administración y ésta no lo prohíba o establezca limitaciones al respecto, una concesión podrá ser atendida utilizando indistintamente cualquiera de los vehículos de que sea titular el concesionario, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el título concesional. Dicho uso indistinto podrá hacerse extensivo, en su caso, a la flota de vehículos de otras empresas cuando se cumpla alguna de las tres condiciones siguientes:

a) Que tales empresas sean titulares de más del 50 por ciento del capital social de la empresa concesionaria.

b) Que la empresa concesionaria sea titular de más del 50 por ciento del capital social de tales empresas.

c) Que tanto el capital social de tales empresas como el de la empresa concesionaria sean de la titularidad de una misma persona, física o jurídica, en más de un 50 por ciento.”

En efecto, no hay ninguna razón para impedir que el servicio pueda ser realizado por un vehículo del mismo contratista, previa comunicación a la Administración,

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

y siempre que cumpla las características técnicas de los vehículos adscritos. Lo contrario supondría un encorsetamiento y rigidez contraproducentes para las empresas sin ninguna ventaja ni garantía adicional para los usuarios. Debería permitirse que el servicio pueda ser realizado por un vehículo de las mismas características del mismo contratista o incluso perteneciente al grupo empresarial al que pertenece el contratista para así ser consecuentes con el artículo 42 del Código de Comercio.

Además, el párrafo segundo de este nuevo artículo 96 debe aclararse pues habla de no aplicar limitaciones del ROTT para vehículos adscritos para un servicio amparado por autorización de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de turismo o de arrendamiento de vehículo con conductor.

Se introduce un nuevo artículo 97 sobre colaboraciones entre transportistas para hacer frente a intensificaciones de tráfico. Su segundo apartado permitiría compensar al viajero cuando el contratista utiliza vehículos de refuerzo que sean de categoría o características inferiores a los de las condiciones exigidas por contrato.

Además, su apartado tercero permitiría subir el refuerzo al 40% del volumen de tráfico anual del servicio en vehículos-km. Su apartado quinto establecería que el contratista deba recoger en su contabilidad los contratos que celebre con otros transportistas para reforzar servicios.

Sería deseable que la redacción definitiva de este artículo extendiera los supuestos de posibilidad de utilización de vehículos no adscritos (actualmente sólo por vía de refuerzo) a otros casos frecuentes como las averías o indisponibilidad de los vehículos afectos. La flexibilización de estos condicionantes debería mejorar la competitividad de las empresas contratistas y, de manera subsidiaria, el tejido empresarial sectorial (empresas que colaboran con los concesionarios en las intensificaciones de tráfico).

Con la propuesta se introduciría mayor flexibilidad en el sistema actual y se daría cobertura legal a una situación que inevitablemente acontece en el ejercicio de la actividad y permitiría de forma expresa, tal y como así lo prevé la normativa estatal y europea de contratación, la subcontratación hasta un % (p.e. hasta un 30% del total de los km rodados en la concesión) siempre que no desvirtúe el objeto del contrato y sin que varíe el régimen de responsabilidad de la empresa concesionaria frente a la administración titular. La subcontratación mejoraría la eficiencia en la atención de la demanda por encima de los servicios base y la adecuación del tejido sectorial, garantizando niveles adecuados de actividad a las PYMES y, por tanto, su sostenibilidad, a medio y largo plazo.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Se propone que el nuevo ROTT, establezca, de forma expresa, la posibilidad de colaboración entre titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor para atender supuestos de indisponibilidad o insuficiencia de vehículos propios.

Se introduce un nuevo artículo 98 relativo a la autorización para que un mismo vehículo sirva conjuntamente tráficos de dos servicios con puntos de contacto. En relación al apartado 2b), en que se regula una diferencia de horarios de llegada y salida en la parada común de las expediciones a solapar, debería ser como máximo de 30 minutos y no de los 15 previstos en este nuevo artículo 98. De esta forma, en los servicios solapados de larga distancia podría utilizarse dicha parada común como lugar de descanso suficiente para los viajeros.

Por otro lado, en relación al apartado 3 del mismo artículo 98, la imposibilidad que se introduce de autorizar el solape de dos servicios cuando la totalidad o una parte de los tráficos incluidos en uno de ellos se hubiera segregado del otro en el excesivo plazo previsto de 10 años anteriores, supondría en la práctica un serio problema en el caso de tráficos autonómicos segregados de un servicio inter-autonómico por razones únicamente competenciales con ocasión de la finalización del plazo de vigencia de este último. Piénsese en el caso muy habitual en zonas limítrofes de las Comunidades Autónomas origen y destino en diferentes Comunidades, pero con múltiples paradas en una sola Comunidad.

Si al finalizar el plazo de vigencia del servicio, la Comunidad Autónoma con mayor número de paradas decide segregar los tráficos entre las mismas (como viene siendo práctica generalizada), indefectiblemente será necesario suprimir o reducir significativamente las expediciones del servicio inter-autonómico que verá sensiblemente disminuido el número de viajeros. Siendo la única posibilidad de mantener las condiciones actuales de comunicación regular de los viajeros con origen-destino en distinta Comunidad, el establecimiento de una ruta entre la localidad de una Comunidad con la de otra donde se inicie el nuevo servicio autonómico y la consiguiente autorización de un solape del nuevo servicio autonómico con la ruta inter-autonómica.

Finalmente y en todo caso, debe incorporarse a este artículo 98 un apartado adicional 6 que deje abierta la posible excepción de este supuesto para supuestos de transporte en ámbitos territoriales con baja demanda de viajeros y con el objetivo de garantizar su movilidad y no perjudicar la cohesión territorial. Por ello, se recomienda la introducción de un párrafo redactado en los siguientes términos u otros similares:

"Excepcionalmente, se puede prever la no aplicación de lo dispuesto anteriormente para situaciones de tráficos en zonas rurales u otros ámbitos

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

territoriales con débiles tráficos donde se dejen sin servicio o queden desatendidas localidades u otros núcleos de población como consecuencia de la segregación de tráficos de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general frente a otro cuyos itinerarios coincidan en algún tramo. "

Se introduce un nuevo artículo 99 para autorizar que un servicio pueda atender tráficos coincidentes de otro. En el apartado 2 de dicho artículo, no se entiende la finalidad de la limitación contenida en el requisito a): *“El número de expediciones mediante las que el contratista de uno de los servicios atienda tráficos correspondientes al otro no podrá ser superior al que está obligado a realizar el contratista de éste.”* En este sentido, si ambos contratistas llegan a un acuerdo, cuanto mayor sea el número de expediciones que puedan utilizar los ciudadanos, la mejora reportará para la sociedad y la movilidad. A nuestro entender, se trata de una cortapisa burocrática que sólo perjudicaría a los posibles usuarios, que verían limitadas sus posibilidades de comunicación regular sin razón alguna.

Además, sería deseable que se previera la posibilidad de que sea la propia administración quien solicite el solape de tráficos de servicios coincidentes, en cuyo caso no debieran establecerse límites ni mucho menos imponer la limitación temporal de diez años

Por otro lado, en el apartado 2, y en cuanto al requisito b), cabe hacer iguales observaciones a las formuladas con respecto a los solapes (art. 98.3 del borrador de proyecto de nuevo ROTT). Esta disposición prohíbe que un servicio atienda los tráficos de otro si todo o parte de los tráficos en uno de ellos se hubiera segregado del otro en los últimos diez años, aun cuando los contratistas lo hayan solicitado conjuntamente. Ese periodo de 10 años es nuevamente excesivo.

También en este caso, la imposibilidad prevista de autorizar la atención de tráficos autonómicos segregados por razones meramente competenciales, reduciría sensiblemente la comunicación regular de los ciudadanos afectados y obligaría a las Comunidades Autónomas a dotar económicamente a nuevos servicios autonómicos, obligando a un gasto público que podría aminorarse.

Además, se debería suprimir el texto que figura a partir del punto y seguido del punto 3. b):

“ ...En consecuencia, no exime a los contratistas de los servicios afectados de realizar por sí mismos las expediciones a que estén obligados. “

De mantenerse este texto solo se podría autorizar un código compartido para incrementar oferta pero en el caso de que los servicios de dos operadores coincidan en horarios y uno de ellos, el que presenta prohibición, coincidiera en el

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

100% del itinerario del otro que presenta tráficos no se podría autorizar salvo que a la misma hora circularan los dos servicios realizando tráficos y por lo tanto no se podrían realizar optimización de costes.

Cabe destacar que el apartado 3 del artículo 99, en su punto e) dice que las expediciones realizadas por la empresa que no sea contratista deben distar al menos 30 minutos de las que realice el contratista antes o después.

Además, en el apartado 4, la revisión del régimen tarifario que se prevé cuando el índice de ocupación de las expediciones que discurren por las paradas afectadas por la autorización aumente en más del 1%, equivale simple y llanamente a que en la práctica no se solicitarán códigos compartidos, desapareciendo así este magnífico instrumento de aprovechamiento óptimo de los recursos existentes para cubrir las necesidades de movilidad de los ciudadanos. De introducir una medida tal que así ese porcentaje de aumento no debería ser del 1% sino del 50% para permitir que puedan seguirse solicitando los códigos compartidos.

Resulta difícil de entender qué empresa va a complicar su gestión operativa y logística para conseguir un incremento de su recaudación en determinadas expediciones, si conseguido éste inmediatamente va a verlo reducido otra vez mediante la revisión de su régimen tarifario. Las empresas operan para obtener mayores beneficios gracias a su trabajo y gestión, no por razones benéficas y sociales como parece pretenderse.

Finalmente y en todo caso, debe incorporarse a este artículo 99 un apartado adicional 6 que deje abierta la posible excepción de este supuesto para supuestos de transporte en ámbitos territoriales con baja demanda de viajeros y con el objetivo de garantizar su movilidad y no perjudicar la cohesión territorial. Por ello, se recomienda la introducción de un párrafo redactado en los siguientes términos u otros similares:

"Excepcionalmente, se puede prever la no aplicación de lo dispuesto anteriormente para situaciones de tráficos en zonas rurales u otros ámbitos territoriales con débiles tráficos donde se dejen sin servicio o queden desatendidas localidades u otros núcleos de población como consecuencia de la segregación de tráficos de un servicio público de transporte regular de viajeros de uso general frente a otro cuyos itinerarios coincidan en algún tramo

Se introduce un nuevo artículo 100, que fija que las tarifas del contrato de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso regular serán máximas y también obliga a aplicar descuentos que vengan en pliego y otros legal o reglamentariamente establecidos pero que no aparezcan en el pliego.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Como se indicaba anteriormente, este borrador de reforma del ROTT no modifica su actual artículo 28, el cual señala el establecimiento de un régimen de tarifas máximas obligatorias para los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general a determinar en su título concesional o autorización especial.

Debería proponerse que el contrato de gestión de los mencionados servicios esté sujeto a tarifas medias máximas obligatorias, que serían resultado de considerar tres niveles de establecimiento de tarifas (valle, llano y punta) que discriminen los distintos niveles de demanda temporales. Estas tarifas medias, se fijarían de acuerdo con la valoración de la estructura de costes, la propuesta ofertada y formarían parte del título concesional. Esta propuesta sería compatible con el artículo 19 de la LOTT.

La propuesta se justifica por cuanto que el actual régimen tarifario ha quedado obsoleto ya que el transporte por carretera compite con otros modos de transporte que, por el contrario, realizan su actividad en régimen de libertad tarifaria, aplicando técnicas de gestión de ingresos y capacidad, que posibilitan mejoras de ocupación con políticas de flexibilidad tarifaria. Se trata de favorecer la gestión empresarial y de potenciar el uso del transporte público, así como la eficiencia de los servicios, propiciando una mayor armonización en las condiciones de competencia con otros modos de transporte y evitando actuales situaciones que distorsionan la competencia, que son en definitiva, los principales principios inspiradores del sistema de transportes (arts. 3 y 4 de la LOTT).

Lógicamente el transporte por carretera está sujeto al cumplimiento de Obligaciones de Servicio Público, que suponen que su régimen tarifario debe estar regulado. Por ello, la propuesta se vincula a precios medios regulados y no como hasta ahora a tarifas máximas obligatorias que no discriminan en forma alguna las diferentes peculiaridades del calendario del servicio; por ello, se propone un establecimiento de tarifas valle, llano y punta que redundarían en la generación de una mayor oferta de precios en el mercado, incentivarían una distribución óptima de la demanda concentrando la demanda en periodos punta, fomentarían el uso del transporte público – generándose una demanda adicional en periodos valle-, provocaría un impacto positivo en términos medioambientales reduciéndose, adicionalmente, los costes de congestión, generaría una mayor capacidad de competencia frente a otros modos públicos (tren y avión) y los nuevos entrantes privados (*carpooling* –Blablacar-, etc.), y minimizaría el ya existente desplazamiento de la demanda del autobús a otros modos, motivado por la ineficiencia generada en gran medida por la actual rigidez en la fijación de precios y en la adaptación del nivel de oferta, que es la siguiente propuesta que se plantea. Esta propuesta es fácilmente controlable con el uso de la tecnología.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Se introduce un nuevo artículo 102, que incorporaría aquello a lo que viene obligando la Ley de desindexación. Puesto que ya hay una norma que lo regula, no resulta necesario la inclusión de este precepto en el ROTT, por lo que se propone la eliminación de este artículo, como sucede con los artículos 165 y 166 del proyecto que se informa, que se eliminan, porque ya está regulado en la normativa relativa a las agencias de viajes.

Se introduce un nuevo artículo 104 relativo al procedimiento de información pública previo a aprobar una modificación de un contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general. En su apartado primero deberían incluirse al Comité Nacional del Transporte por Carretera y al Consejo Nacional de Transporte Terrestre entre las entidades que deben emitir informe antes de aprobar una resolución para modificar un contrato de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general.

El apartado segundo del nuevo artículo 104 mantendría la actual prohibición - recogida en el artículo 77 del ROTT- de realizar modificaciones en el contrato de gestión de servicio regular hasta que no pasen tres años desde formalización de contrato o dos desde su última modificación ni cuando falte un período inferior a dos años para la terminación del plazo concesional. Esas modificaciones son a instancia de la administración y tal y como está redactado se estarían poniendo trabas y límites temporales a la realización de esas modificaciones.

Esa redacción se corresponde a una realidad de la movilidad muy diferente de la actual, en la que los vaivenes de la competencia, demográficos, socio-económicos son, además, de más frecuentes, de efectos habitualmente más profundos y con una capacidad de cronificación más elevada, si no se adoptan medidas de forma rápida y eficaz.

Sería recomendable proponer que se reduzcan las limitaciones indicadas a 1 año desde la formalización del contrato, 1 año desde su última modificación y suprimir la limitación de modificaciones concesionales durante el último año para la terminación del plazo concesional. Pero ese límite temporal a la modificación debe aplicarse para el mismo tipo de modificación. Es decir, que realizar una modificación de tráfico no impide que se pueda hacer otra modificación de otra cosa diferente sin esperar al plazo fijada para hacer cualquier modificación adicional.

Esto se hace necesario por cuanto que los mercados son cada vez más dinámicos en todos los ámbitos de la economía. La regulación actual impone limitaciones que provocan importantes rigideces en la explotación de los contratos. Al tratarse de la explotación de servicios públicos, la propia regulación establece ciertos mecanismos de adaptación de los contratos a lo largo de la vida de la concesión,

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

de tal forma que puedan adecuarse a los posibles cambios en el mercado, pero las limitaciones actuales son muy significativas.

Además, el apartado tercero de este nuevo artículo 104 señala que debe ser el Consejo de Ministros quien decida sobre modificaciones de condiciones que impliquen otorgar nuevas subvenciones públicas para compensar o aumentar las existentes. Entendemos que se trata de un nivel político muy alto y esto debería quedarse en el ámbito del Ministerio de Fomento.

Además, este artículo debiera prever la posibilidad de que el concesionario, como concededor de la operación diaria del contrato, pueda plantear o solicitar la posibilidad de realizar modificaciones que puedan suponer una mejora en la prestación del servicio.

Se modifica el artículo 106.1 del actual ROTT, introduciendo silencio positivo si pasan 30 días sin que administración responda a autorización para transporte regular de uso especial, lo cual es considerado como positivo. En cualquier caso, ese servicio debe considerarse como autorizado con efectos al momento en que se realizó la solicitud.

Este artículo debe utilizarse para aclarar que nada impide que una UTE contrate con una Entidad pública o privada la realización de un determinado servicio de transporte regular de uso especial, si bien dicha UTE nunca podrá ser autorizada como tal para la realización del servicio. Esto permitiría que, sobre la base del contrato celebrado por una UTE, la Administración autorice la realización de un servicio de transporte regular de uso especial a aquella o aquellas empresas integrantes de dicha UTE que sean previamente titulares de autorización de transporte público de viajeros.

Se introduce un nuevo artículo 107, cuyo apartado 4 debe aclararse pues parece plantear que personas no transportistas sin requisitos de capacitación profesional ni de antigüedad del vehículo puedan prestar servicios de uso especial en zonas rurales y otras donde no se haya podido prestar servicio mediante procedimiento ordinario por empresas con autorizaciones de transporte discrecional.

En este sentido, la administración se evitaría que todo servicio sea atendido por transportistas con la debida capacitación y cumplimiento de normas si permite que la autorización administrativa necesaria para la realización del transporte público de viajeros (VD) conlleve que se pueda prestar ese servicio objeto del contrato mediante vehículos de menos de nueve plazas incluido el conductor.

Se introduce un nuevo artículo 110, que habla de considerar que una empresa incumple condiciones de autorización de transporte y ejercicio de profesión de

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

transportista cuando se desatienda un requerimiento de la administración al domicilio de la autorización de transporte. Debería fijarse un plazo de tiempo para saber qué se considera “desatendido” y los requerimientos deberían enviarse tanto al domicilio de la empresa como de forma electrónica a la dirección habilitada para tal efecto.

Se introduce un nuevo artículo 113 relativo al vínculo real que hay que tener con la empresa para poder ejercer la profesión de transportista y en donde se exige que se cumplan alguna de varias condiciones. En el caso de que el titular de la autorización de transportes sea una persona jurídica, sea exige que el gestor sea una persona física que lo integra y con participación en el capital social igual o superior al 15%.

Se trata de insistir también en la conveniencia de abordar la profesionalización del sector con el mayor rigor, y ello no debe ser obstáculo para que la figura del gestor del transporte pueda compatibilizar su actividad cuando se trata de empresas que pertenecen al mismo grupo empresarial, de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 del Código de Comercio. Ello no va en detrimento de dicha profesionalización, sino que por el contrario puede propiciar una mayor coordinación y unidad de criterio entre diferentes unidades productivas bajo una misma dirección. Lo relevante en este caso es la mejora del nivel de profesionalidad y conocimientos del gestor, que la modificación reglamentaria parece querer acometer. Por ello, debería mantenerse el actual régimen de contratación y seguridad social con las empresas, pues sino quedará desnaturalizado nuestro sector.

Se modifica el artículo 158 del vigente ROTT, pero debería mantener su apartado 3 o incluirlo en el artículo 4 que modifica la Orden de 23 de julio de 1997, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús. Debe mantenerse el requisito de justificación previo de la necesidad de realizar el transporte privado complementario de viajeros, de acuerdo con el número de empleados de los centros o de las personas que deban asistir habitualmente a los mismos, para otorgar su autorización.

Se introducen nuevos artículos 197, 198, 199, 200 y 201 en materia de infracciones y régimen sancionador que incorporan las infracciones tipificadas en el Reglamento UE 2016/403 y sus criterios sancionadores.

Respecto al artículo 200, sería deseable que se introdujera un criterio de ponderación en función del número de vehículos a la hora de imponer sanciones

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

económicas, lo cual resulta especialmente relevante para el caso previsto en el supuesto j) que se castiga con multas de 6.001 a 18.000 euros.

En cualquier caso, parece recomendable incorporar al procedimiento sancionador las modificaciones introducidas por las Leyes 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 40/2015 de Régimen Jurídico del Sector Público. El ROTT no puede resultar ajeno al hecho de que las leyes citadas regulan el procedimiento administrativo común a todas las Administraciones Públicas, incluyendo el sancionador y el de reclamación de responsabilidad de las Administraciones Públicas, los requisitos de validez y eficacia de los actos administrativos, así como los principios a los que se ha de ajustar el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria.

Se introduce un nuevo artículo 210, que en su apartado 3 permite reducir una multa en un 30% si se paga en los 30 días siguientes. Sería deseable plantear que se equipare hasta el 50% que permite la Dirección General de Tráfico.

Modificación de la Orden de 23 de julio de 1997, por la que se desarrolla el ROTT en materia de autorizaciones de transporte discrecional y privado complementario de viajeros en autobús

Se modifica Artículo 17, parece una medida positiva hablar de visar bienalmente las autorizaciones de transporte público de viajeros en autobús. Pero su segundo párrafo se debe moderar, pues habla de pérdida automática de validez del visado si se detecta incumplimiento de sus condiciones.

Modificación de Orden FOM por la que se regula el Comité Nacional de Transporte por Carretera

Se modifica el artículo 11, relativo a la composición del Departamento de Transporte de Viajeros del CNTC y en cuya composición habla de sección de estaciones de viajeros y no de estaciones de autobús lo que debe corregirse.

Modificación de la Orden por la que se implanta modelo de contabilidad analítica en empresas contratistas que prestan servicios de transporte regular de uso general.

En el segundo párrafo del artículo 6.1 se dice que el nivel de desagregación de la cuenta será de cuatro dígitos pero deberían ser de tres dígitos.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Se modifica el capítulo XIII sobre normas de control de servicios de transporte público discrecional de viajeros en autobús

El Artículo 14 habla de nombres que deberían simplificarse, se proponen los siguientes:

- servicio discrecional, en vez de servicio discrecional puro
- servicio de refuerzo, en vez de servicio discrecional prestado como refuerzo...
- servicio de colaboración, en vez de servicio discrecional prestado como colaboración...

Finalmente, la Disposición adicional primera permitirá que el Ministerio de Economía, Industria y Competitividad modifique el capítulo XII del ROTT que se refiere a contabilidad analítica de forma conjunta con el Ministerio de Fomento. Debe ser únicamente el Ministerio de Fomento el que pueda modificar estas cuestiones.

Sección de Transporte Público Discrecional y Regular de Uso Especial Interurbano de Viajeros en Autobús.

En esta Sección Anetra como minoritario (32'40% de la Sección con 9'7 votos de un total de 30), emite el siguiente voto particular si bien en el mismo hay cuestiones que coinciden con el voto mayoritario.

CUESTIONES PREVIAS

Primera.- No se aprovecha la modificación para adecuar el régimen de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general a los criterios y reglas del Reglamento (CE) 1370/2007

1.1.- En el Preámbulo del Proyecto de Real Decreto se afirma que resulta preciso adecuar el régimen de los servicios públicos de transporte regular de viajeros por carretera de uso general a los criterios y reglas del Reglamento (CE) 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera y por el que se derogan los Reglamentos (CEE) 1191/69 y (CEE) 1107/70 del Consejo.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Pero lo cierto es que, contradictoriamente, en el texto del Proyecto sometido a información pública no se acomete esa adecuación. Y, de confirmarse este criterio en el texto definitivo, se estaría desaprovechando una oportunidad para ello.

1.2.- En este sentido, y como cuestión previa a considerar, debemos destacar que, en materia de transporte de viajeros por carretera, los poderes públicos deben buscar la armonización de las condiciones de competencia entre las diferentes modalidades y empresas de transportes. Así lo establece el artículo 4 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT). Es más, su artículo 12.1 se refiere expresamente al artículo 38 de la Constitución y al marco de la economía de mercado.

En este sentido, el apartado 87 de la Ley 9/2013, de 4 de julio, modificó la Disposición Final Segunda de la LOTT para fijar que sus artículos 4 y 12 constituyen legislación básica estatal por tratarse de planificación general de la actividad económica.

Igualmente, son de aplicación al transporte de viajeros por carretera los principios de buena regulación, de mejora de la competitividad y de promoción de las condiciones que propicien la competencia, recogidos en la Ley estatal 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que también es norma básica. Y, claro está, es aplicable el artículo 56 del Tratado de Funcionamiento de la UE.

Así las cosas, no solo debe estarse a la legislación específica sobre transporte de viajeros por carretera, sino que también debe cumplirse la legislación sobre competencia y la regulación de la contratación pública (con el nuevo paquete de Directivas europeas de aplicación directa ante el retraso en la transposición al ordenamiento jurídico interno español), con los límites que esta impone a la posibilidad de prorrogar, ampliar y modificar contratos.

1.3.- Ello es especialmente importante en el momento de definir la naturaleza de los servicios de transporte. Y, en particular, el Proyecto de modificación del ROTT mantiene en su artículo 66 la errónea concepción automática de toda línea de autobús como servicio público sujeta a régimen concesional de monopolio.

El Proyecto de Real Decreto olvida que, el 3 de diciembre de 2009, entró en vigor el Reglamento comunitario 1370/2007, norma de eficacia directa que no requiere transposición por parte de los estados miembros, de modo que sus prescripciones deben prevalecer ante el contenido de las legislaciones internas. Pues bien, su artículo 2 establece textualmente las siguientes definiciones:

«contrato de servicio público»: uno o varios actos jurídicamente vinculantes que plasmen el acuerdo entre una autoridad competente y un operador de

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

servicio público determinado de confiar a este último la gestión y la explotación de los servicios públicos de transporte de viajeros sometidos a las obligaciones de servicio público.”

«obligación de servicio público»: exigencia definida o determinada por una autoridad competente a fin de garantizar los servicios públicos de transporte de viajeros de interés general que un operador, si considerase exclusivamente su propio interés comercial, no asumiría o no asumiría en la misma medida o en las mismas condiciones sin retribución.”

Y, por su parte, el artículo 3 de ese mismo Reglamento 1370/2007 dispone que:

1. Cuando una autoridad competente decida conceder al operador de su elección un derecho exclusivo o una compensación o ambas cosas, cualquiera que sea su naturaleza, en contrapartida por la ejecución de obligaciones de servicio público, deberá hacerlo en el marco de un contrato de servicio público.

Debemos citar aquí la “*COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) n o 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera*”, publicada en el DOUE de 29 de marzo de 2014.

En el mismo sentido podemos citar el artículo 95.1 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, en vigor desde el 6 de marzo de 2011, con el que se modificó la LOTT para promover una mayor competencia y adaptarla al citado Reglamento comunitario. Dicho precepto estipula que:

“1. Son servicios de interés público aquellos que las empresas operadoras no prestarían si tuviesen en cuenta exclusivamente su propio interés comercial y que resulten necesarios para asegurar el servicio de transporte, a través de cualquier modo de transporte, entre distintas localidades o para garantizar su prestación en condiciones razonablemente aceptables de frecuencia, precio, calidad o universalidad.”

No obstante las bases jurídicas transcritas, resulta que la desfasada legislación estatal y la práctica administrativa atribuyen ese carácter de servicio público a todos los transportes públicos regulares permanentes de uso general,

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

contrariamente al Reglamento 1370/2007. Así lo advirtió ya la extinta Comisión Nacional de la Competencia (CNC)¹.

Y es que esa atribución de servicio público debe realizarse en función de si la Administración i) identifica un determinado servicio como necesario en términos de interés económico general y ii) considera que no presenta posibilidades de explotación comercial. Es decir, una vez identificado un determinado transporte como necesario, establecida la inversión a efectuar por el contratista, constatada que la prestación del servicio nunca dará lugar a una recuperación de la inversión efectuada o a la obtención de un razonable beneficio industrial, es ahí cuando la administración competente debe considerarlo un servicio público.

Sin embargo, ocurre en la práctica que un servicio de transporte público regular permanente de uso general con posibilidad de explotación comercial es considerado un servicio público; es decir, se considera servicio público todo aquel servicio que tiene un itinerario preestablecido; calendarios y horarios prefijados; continuidad y utilización general; y no se tiene en cuenta su rentabilidad, número de usuarios o facturación.

La no adaptación del ROTT al Reglamento 1370/2007 genera otras situaciones claramente anticompetitivas, que suponen barreras de entrada y que no permiten la implantación de nuevos servicios en perjuicio de los usuarios que los demandan.

La primera es la acreditada existencia de subvenciones cruzadas, que consisten básicamente en la utilización de vehículos subvencionados por la Administración –en función de su adscripción a un contrato concesional- pero que se destinan a su vez a la realización de servicios discrecionales en el libre mercado o bien a la realización de otros servicios objeto de licitación, sin el coste del vehículo. Y, a veces, consistente en subvenciones desproporcionadas en relación a los costes reales de la concesión.

Es acreditativo de todo ello el estudio publicado por FEDEA denominado “*Competencia en el transporte interurbano de viajeros por carretera. Análisis económico de los procesos de licitación y su influencia sobre las tarifas*”, Estudios de Economía Española 2016/01, disponible en su página web.

Otra cuestión que obvia el Proyecto es la relativa al uso –y abuso- de la figura de la modificación del contrato concesional para, desnaturalizando la concesión originaria, incorporar nuevos servicios.

¹ En el Informe de la CNC de octubre de 2012, titulado “IPN 75/12 Anteproyecto de Ley por la que se modifica la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres”, concretamente en su página 12, cuestiona la concepción automática de todas las líneas como servicios públicos de titularidad de la Administración.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Con ello, la Administración competente, utilizando la figura de la modificación del contrato de gestión de un servicio público, sustrae un servicio de la iniciativa privada para integrarlo en un contrato de gestión de un servicio público, otorgando exclusividad. Debe tenerse en cuenta que, en algunas CCAA, esa duración excede de la máxima fijada (10 años) por el artículo 4.3 del Reglamento comunitario si se autorizase una nueva concesión.

Sin duda, debe respetarse el equilibrio económico de la concesión, pero ello no da cobertura a la integración de un servicio que, bajo el principio de libertad de contratación, pretende dar respuesta a otra demanda que no reduciría el tráfico de la concesión.

Así, el proyectado artículo 91 del ROTT, particularmente su apartado 2, no se ajusta al Reglamento 1370/2007 ni al paquete de Directivas europeas de contratación, puesto que al referirse únicamente a que *“las modificaciones de tráfico que la Dirección General de Transporte Terrestre introduzca a lo largo de toda la vigencia de un contrato no podrán suponer un aumento o disminución superior al veinte por ciento de la población atendida por el servicio en la fecha en que se inició su prestación”*. Sin duda, aunque se cumpla ese criterio puede desnaturalizarse igualmente el servicio originario e incluir una nueva demanda susceptible de explotación por la iniciativa privada, por aumentar mucho el kilometraje y por incluir un aeropuerto o puerto o una población turística.

Con todo, debe revisarse el proyecto para dar cumplimiento al artículo 129.4 de la Ley 39/2015, en materia de principios de buena regulación, y que establece que *“a fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ejercerá de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas”*.

Segunda.- El Proyecto tampoco adapta el ROTT a la Directiva 2014/24/UE ni a la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado

Igualmente debe revisarse el proyecto sometido a información pública para adaptarlo debidamente a la Directiva 2014/24/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE. No habiéndose transpuesto al ordenamiento jurídico interno español dicha Directiva mediante las oportunas leyes estatales, en consecuencia es de aplicación directa y debe estarse a su contenido literal.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Por otro lado, la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), establece literalmente en su artículo 1.2 que *“la unidad de mercado se fundamenta en la libre circulación y establecimiento de los operadores económicos, en la libre circulación de bienes y servicios por todo el territorio español, sin que ninguna autoridad pueda obstaculizarla directa o indirectamente, y en la igualdad de las condiciones básicas de ejercicio de la actividad económica”*.

Los propios artículos 3 y 4 de la LOTT se refieren a ese principio de unidad de mercado, fijado por el artículo 139.2 de la Constitución. Así, el artículo 4.3 de la LOTT dispone textualmente que *“en el marco del principio de unidad de mercado, los poderes públicos buscarán la armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos y empresas de transporte, tenderán a evitar situaciones de competencia desleal, y protegerán el derecho de libre elección del usuario, y la libertad de gestión empresarial, que únicamente podrán ser limitadas por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios”*.

Ello debe relacionarse con otras situaciones que se podrían resolver en el Proyecto de modificación del ROTT; nos referimos:

- En primer lugar, a la imposibilidad o graves dificultades para establecer nuevas líneas o servicios con finalidad turística (excluidas por tanto del Reglamento 1370/2007), porque de modo exclusivo y excluyente puedan incorporarse a las concesiones. Son buenos ejemplos de ello las dificultades encontradas por muchos operadores para establecer servicios de transporte a centros comerciales o de gran afluencia de público, a puertos y aeropuertos, a lugares claramente de interés turístico y a parques de atracciones.
- En segundo lugar, nos referimos a las graves restricciones al desarrollo de transporte escolar, que cada con mayor incidencia y mediante diferentes modelos de integración se está incorporando a la red del transporte regular en concesiones existentes, zonales o no. La modificación del ROTT es una excelente oportunidad para, desde el reglamento, regular esas situaciones que vulneran los principios básicos del transporte de viajeros por carretera.
- En tercer lugar, nos referimos al establecimiento de la posibilidad de un multicontratante.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

- Y, por último, al desarrollo del cobro individual para el transporte discrecional y regular de uso especial previsto en el artículo 12 de la LOTT y en desarrollo del 99.3 del mismo texto legal, *fomentando los transportes de titularidad privada* mediante la incorporación de nuevas técnicas y modos de contratación que ya están utilizando con éxito en entornos de economía colaborativa.

Tercera.- Solicitud de Informe a la CNMC

Para garantizar la necesidad, conveniencia y oportunidad del texto del proyecto de modificación del ROTT, y también para asegurar el cumplimiento del principio de proporcionalidad (artículo 129.2 y 3 de la Ley 39/2015), procede en Derecho que aquella Dirección General de Transportes por Carretera solicite a la CNMC un informe de regulación *ex ante* sobre la adecuación del proyecto a las normas que rigen la competencia.

El fundamento de tal petición y competencia se encuentra en lo establecido por el artículo 5.2.a) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

CUESTIONES NO TRATADAS EN EL PROYECTO

Hemos expuesto en las tres alegaciones anteriores, relativas a cuestiones previas, aspectos de procedimiento y de falta de adecuación a leyes vigentes, jerárquicamente superiores, y a las que debería adaptarse la modificación del ROTT.

En esta segunda serie de alegaciones, agrupadas como cuestiones no tratadas por el Proyecto de Real Decreto, vamos a exponer aquellas cuestiones sectoriales de transporte que tampoco merecen ninguna regulación en el texto sometido a información pública, desaprovechando de nuevo una buena oportunidad para mejorar la regulación de conformidad con los principios de buena regulación fijados por el artículo 129 de la Ley 39/2015.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Y dejamos para el paquete final de alegaciones o consideraciones propiamente aquellas que van dirigidas al contenido articulado del proyecto sometido a información pública.

Sobre la integración de otros servicios de naturaleza distinta en las concesiones zonales (regular de uso general y regular de uso especial)

El artículo 78 de la LOTT dispone que, como excepción, la Administración puede otorgar concesiones zonales, siendo la regla general la concesión para servicios lineales. Esa excepción se justifica en la circunstancia acreditada de que las concesiones zonales suponen cerrar el transporte de una zona durante el plazo máximo de 10 años. Constituyen un tipo de barrera regulatoria que restringe la competencia y desaprovecha las ventajas que una mayor competencia representa para la eficiencia y la optimización de los transportes.

Sirva como ejemplo la situación en Cataluña: la Ley 9/2011, de 29 de diciembre, de Promoción de la Actividad Económica modificó la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, con el objeto de liberalizar el mercado del transporte de viajeros por carretera. Una de las medidas que se adoptó para liberalizar el transporte fue precisamente la eliminación de las concesiones de servicios zonales.

Al respecto también es ciertamente revelador el Informe del Tribunal Vasco de Defensa de la Competencia, de 4 de junio de 2012, emitido precisamente en relación con los “Anteproyectos para el establecimiento de la concesión del servicio público de transporte de viajeros, regular y de uso general competencia del Departamento de Obras Públicas y Transportes de la Diputación Foral de Bizkaia”, cuando informa literalmente que:

“Esta opción supone la zonificación de las concesiones, lo cual implica que el número de operadores en el mercado afectado se reduce sustancialmente. El monopolio que ya conlleva cualquier concesión se ve agravado por la reducción de operadores que pueden prestar servicio en las zonas predeterminadas. En el caso que nos ocupa pasaríamos de un escenario prestacional de once posibles operadores de transporte a cinco como máximo. Esto supone una restricción de acceso de los operadores al mercado, con la consiguiente reducción de la competencia.

(...)

Considera este Tribunal que la Diputación opta por la opción más restrictiva de la competencia, que, además, coincide con la planteada

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

como excepcional desde el punto de vista de la regulación del transporte de viajeros por carretera.

Si la Administración Pública observa ineficacias o disfuncionalidades no cabe duda que es el momento de racionalizar las mismas y establecer, en su caso, la complementariedad con otro tipo de transportes, pero a través de las opciones que menos restrinjan la competencia, por ejemplo supresión o modificación de paradas, recorridos, etc., todo ello sin necesidad de compartimentar en zonas la prestación del servicio regular permanente de uso general y reducir el ámbito de competencia en la misma.

Por tanto, la justificación de la zonificación de las concesiones no resulta desde el punto de vista de la competencia en el mercado, ni razonada, ni razonable, ni proporcionada. En este sentido se recomienda a la Diputación Foral de Vizcaya la redefinición de los anteproyectos empleando opciones menos restrictivas de la competencia.”

Además, la utilización de las concesiones zonales para introducir en ellas otros servicios con los que no guarda ninguna relación son contrarias al Reglamento 1370/2007 y a la legislación de contratación pública. En virtud del Reglamento (CE) nº 1370/2007, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007 sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera (en adelante, Reglamento 1370/2007) el transporte público de viajeros, definido en su artículo 2 a) como servicios de transporte de viajeros de interés económico general ofrecidos a los usuarios sin discriminación y de forma continua, han de ser objeto de un contrato de gestión de servicios públicos (artículo 3.1). De conformidad con el artículo 4.3 del Reglamento 1370/2007 la duración máxima de este contrato es de 10 años.

El contrato de gestión de servicio público se regula por el Reglamento 1370/2007, por la normativa autonómica de transportes y también por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante, TRLCSP) en lo que se refiere a la licitación, adjudicación y ejecución del contrato de gestión de servicios públicos.

Por el contrario, en términos generales, el transporte escolar es objeto de un contrato de servicios. Un contrato de servicios tiene, de conformidad con el artículo 303 TRLCSP, una vigencia inicial máxima de 4 años. Este contrato puede ser prorrogado siempre que la duración total del contrato, incluidas las

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

prórrogas, no exceda de 6 años. Y el contrato de transporte escolar se regula por la normativa autonómica que le es propia y también por el TRLCSP en lo que se refiere a la licitación, adjudicación y ejecución del contrato de servicios.

Un contrato de transporte escolar no puede confundirse con un contrato de gestión de servicios públicos. Un contrato de transporte escolar cumple, por lo general, con las siguientes características propias de un contrato de servicios:

- Es la Administración quien retribuye al adjudicatario,
- La Administración no impone obligaciones de servicio público al adjudicatario,
- El adjudicatario no explota ningún servicio sino que se limita a prestar un servicio y a recibir la contraprestación que le es debida por contrato. El riesgo que asume es limitado.

La diferencia esencial entre un contrato de gestión de servicio público y un contrato de servicios es que, en el primer contrato, la administración cede la gestión al concesionario a cambio de asumir la explotación del servicio, mientras que, en el segundo contrato, la administración abona al contratista un precio por prestar un servicio.

Este criterio diferenciador ha sido tratado por la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, entre otros, en los informes 22/09: «Diversas cuestiones sobre un contrato de gestión de servicio público para recogida selectiva de residuos» y 64/09: «Calificación de un contrato cuyo objeto es salvamento y socorrismo en las playas del término municipal. Distinción de las concesiones de servicios».

También ha sido tratado por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales en las resoluciones 284/2012 y 220/2011 y, más recientemente, en la Sentencia de 16 de junio de 2015 dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el recurso ordinario 290/2012 (JUR 2015\235244).

No obstante, por tratarse de contratos esencialmente distintos un contrato de gestión de servicios públicos (el del transporte regular) no puede convertirse en un contrato de servicios; y un contrato de servicios (el de transporte de escolares) no puede convertirse en un contrato de gestión de servicios públicos.

Y no nos referimos únicamente al plazo de duración sino también al hecho que un transporte escolar, que dispone de financiación suficiente, pueda obtener subvenciones por el déficit que pueda acreditar una empresa bajo la fórmula del mantenimiento del equilibrio económico financiero, derecho consustancial a todo contrato de gestión de servicio público.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Finalmente, la integración del transporte escolar en una concesión zonal genera una compensación excesiva. Así, en la introducción de la “Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) n° 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera”, publicada en el DOUE de 29 de marzo de 2014, se establece al respecto lo siguiente:

(...) También establece las condiciones que deben darse para que las compensaciones estipuladas en los contratos y concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros se consideren compatibles con el mercado interior y estén exentas de la obligación de notificación previa de ayudas estatales a la Comisión.

El Reglamento (CE) n o 1370/2007 es de gran importancia para la organización y financiación de los servicios públicos de transporte en autobús, tranvía, metro y ferrocarril en los Estados miembros. Una aplicación coherente y correcta de sus disposiciones es económica y políticamente importante.

En efecto, el artículo 4 del Reglamento 1370/2007 exige que los contratos de servicio público establezcan la naturaleza y el alcance de cualesquiera derechos exclusivos, de tal manera que se evite una compensación excesiva.

Al Reglamento 1370/2007 le preocupa especialmente garantizar que, con ocasión de la compensación, no se altere el juego del mercado más de lo necesario. Dicha compensación solo puede utilizarse para retribuir al operador por la diferencia con la retribución normal que correspondería en circunstancias comerciales ordinarias. Por ello, el Reglamento 1370/2007 quiere evitar y erradicar una compensación excesiva.

Lo corrobora el Considerando 33 del propio Reglamento cuando dispone:

“En los apartados 87 a 95 de su sentencia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-280/00, AltmarkTransGmbH (1), el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas indicó que las compensaciones de servicio público no constituyen ventajas en el sentido del artículo 87 del Tratado, siempre y cuando se cumplan cuatro criterios cumulativos. Cuando no se cumplan esos criterios, pero se cumplan los criterios generales de aplicabilidad de artículo 87, apartado 1, del Tratado, las compensaciones de servicio público constituyen ayudas estatales y están sujetas a los artículos 73, 86, 87 y 88 del Tratado.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Pueden resultar necesarias compensaciones de servicio público en el sector del transporte terrestre de viajeros para que las empresas encargadas de los servicios públicos funcionen con arreglo a principios y en condiciones que les permitan llevar a cabo su misión. Dicha compensación podrá ser compatible con el Tratado, en aplicación de su artículo 73, en determinadas condiciones. Por una parte, deben otorgarse para asegurar la prestación de servicios que son de interés general con arreglo a lo establecido en el Tratado. Por otra, para evitar distorsiones injustificadas de la competencia, no deben superar el importe necesario para cubrir la totalidad o parte de los costes netos ocasionados por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos que generen y unos beneficios razonables.”

Pues bien, los derechos exclusivos y las compensaciones que una concesión zonal otorga al adjudicatario de la concesión zonal son:

- Se reserva al gestor de un servicio público la exclusiva en la explotación de una zona. Ello comporta que otras empresas no podrán atender tráfico que puedan coincidir, aunque sea parcialmente, con los del titular de la concesión zonal,
- Se le atribuye la financiación proveniente del transporte escolar.

Los derechos exclusivos y las compensaciones que se otorgan a los gestores de servicios públicos son excesivos hasta tal punto que desaparecen todos los contratos de transporte a adjudicar para otorgárselos a un único gestor.

Debería facilitarse el acceso de las PYME a los contratos

La Directiva 2014/24/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública, contiene importantes determinaciones sobre el acceso de las PYME a los contratos públicos y sobre la división o distribución de los contratos públicos en lotes. Así, en el Considerando 78 afirma que:

“Debe adaptarse la contratación pública a las necesidades de las PYME. Es preciso alentar a los poderes adjudicadores a utilizar el código de mejores prácticas que se establece en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión, de 25 de junio de 2008, titulado «Código europeo de buenas prácticas para facilitar el acceso de las PYME a los contratos públicos», que ofrece orientaciones acerca de cómo aplicar el régimen de contratación pública de forma que se facilite la participación de las PYME. A tal efecto y para aumentar la competencia, procede animar a los

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

poderes adjudicadores a, en particular, dividir grandes contratos en lotes. Esta división podría realizarse de manera cuantitativa, haciendo que la magnitud de cada contrato corresponda mejor a la capacidad de las PYME, o de manera cualitativa, de acuerdo con los diferentes gremios y especializaciones implicados, para adaptar mejor el contenido de cada contrato a los sectores especializados de las PYME o de acuerdo con las diferentes fases ulteriores de los proyectos.

(...) Los Estados miembros deber seguir gozando de libertad para prolongar sus esfuerzos tendentes a facilitar la participación de las PYME en el mercado de la contratación pública, ampliando el alcance de la obligación de considerar la conveniencia de dividir los contratos en lotes convirtiéndolos en contratos más pequeños, exigiendo a los poderes adjudicadores que aporten una justificación de la decisión de no dividir los contratos en lotes o haciendo obligatoria la división en lotes bajo ciertas condiciones.

(...) Cuando los contratos estén divididos en lotes, los poderes adjudicadores deben estar autorizados a limitar el número de lotes a los que un operador económico puede licitar, por ejemplo con el fin de preservar la competencia o garantizar la fiabilidad del suministro. También deben estar autorizados a limitar también el número de lotes que pueda adjudicarse a cada licitador.”

Y el artículo 46 establece textualmente que:

División de contratos en lotes

1. Los poderes adjudicadores podrán optar por adjudicar un contrato en forma de lotes separados, y podrán decidir el tamaño y el objeto de dichos lotes.

Excepto en el caso de los contratos cuya división resulte obligatoria en virtud del apartado 4 del presente artículo, los poderes adjudicadores indicarán las principales razones por las cuales han decidido no subdividir en lotes. Dicha decisión se incluirá en los pliegos de la contratación o en el informe específico al que se refiere el artículo 84.

2. Los poderes adjudicadores precisarán, en el anuncio de licitación o en la invitación a confirmar el interés, si las ofertas pueden presentarse para uno, varios o todos los lotes.

Los poderes adjudicadores estarán facultados para limitar el número de lotes que puedan adjudicarse a un solo licitador, incluso en el caso de que

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

se puedan presentar ofertas para varios o todos los lotes, siempre que en el anuncio de licitación o en la invitación a confirmar el interés se indique el número máximo de lotes por licitador. Los poderes adjudicadores indicarán en los pliegos de la contratación los criterios o normas objetivos y no discriminatorios que se proponen aplicar para determinar qué lotes serán adjudicados, en caso de que la aplicación de los criterios de adjudicación pueda dar lugar a que a un solo licitador se le adjudique un número de lotes superior al máximo indicado.

3. Los Estados miembros podrán disponer que, en caso de que pueda adjudicarse más de un lote al mismo licitador, los poderes adjudicadores estén facultados para adjudicar contratos que combinen varios lotes o todos los lotes cuando dichos poderes hayan especificado, en el anuncio de licitación o en la invitación a confirmar el interés, que se reservan dicha posibilidad, y hayan indicado los lotes o grupos de lotes que puedan combinarse.

4. Los Estados miembros podrán aplicar el párrafo segundo del apartado 1 haciendo obligatoria la adjudicación de contratos en forma de lotes separados, en condiciones que habrán de especificarse de conformidad con el Derecho nacional y teniendo en cuenta el Derecho de la Unión. En tales casos, también serán de aplicación el párrafo primero del apartado 2 y, si procede, el apartado 3.

Los principios de eficacia y eficiencia de la contratación pública deben ponderarse con los principios de libertad de acceso a las licitaciones, no discriminación y salvaguarda de la competencia, lo que debe erigirse en pauta para determinar la procedencia o no de fraccionar el objeto del contrato en lotes y sublotés. Así debería fijarse ya en el ROTT, en su artículo 71 y siguientes. Pero el texto sometido a información pública no lo hace.

Téngase en cuenta que la evolución de la consideración que merecía antes el interés público supone ahora que las normas de contratación pública consideren como valor principal los principios de libre concurrencia, no discriminación, transparencia y proporcionalidad. Así, según reiterada jurisprudencia europea, el órgano de contratación debe respetar esos principios sin riesgo de favoritismo ni arbitrariedad (Sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de abril de 2004, Comisión/CAS Succhi di Frutta, C-496/99 P, Rec. P. I-3801, apartado 108).

Sobre el transporte turístico

El Proyecto de modificación del ROTT no introduce ninguna novedad en la regulación del transporte turístico, concretamente en sus artículos 128 a 132. Y es

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

una lástima, especialmente si se tiene en cuenta que el proyectado artículo 68.2h) establece que los Pliegos de cláusulas administrativas particulares contendrán *“en su caso, la posibilidad de que, a solicitud del contratista, la Dirección General de Transporte Terrestre le autorice a realizar expediciones en condiciones de mayor comodidad o calidad a las previstas en el contrato o en las que los viajeros reciban prestaciones suplementarias a las señaladas en aquél, a precios no sujetos a tarifa”*.

No solo no se mejora la regulación del transporte turístico, en un marco competitivo, sino que parecen establecerse mecanismos que puedan integrar transportes propiamente turísticos en expediciones diferenciadas de las concesiones exclusivas.

Sobre este particular interesamos que se elimine la regulación del transporte turístico, declarando que queda sujeto a las reglas del mercado. O, cuando menos, se impone que el Proyecto de modificación del ROTT suprima de una vez el requisito restrictivo fijado por su artículo 129 consistente en que *“cuando los transportes turísticos revistan carácter periódico y se presten con reiteración de itinerario, resultando coincidentes con un servicio de transporte regular de viajeros de uso general, el precio de la combinación contratada en la que estén incluidos deberá ser, al menos, un treinta por ciento superior a la tarifa del transporte en el servicio regular”*.

Finalidades y régimen económico muy distintos de los servicios regulares de uso general. Tan sólo cabe acudir al artículo 1 del Reglamento 1370/2007, que dispone:

“2. El presente Reglamento se aplicará a la explotación nacional e internacional de servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera, a excepción de los servicios que se exploten esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística.”

La justificación de esta exclusión se encuentra en el Considerando (13) del propio Reglamento que, textualmente, establece que:

“(13) Algunos servicios, a menudo vinculados a una infraestructura específica, se explotan esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística. Habida cuenta de que esas operaciones tienen un objetivo ajeno a la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros, no deben

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

quedar sujetas a las reglas y procedimientos aplicables a las exigencias de servicio público.”

No tiene sentido mantener la definición del transporte turístico vinculándolo y limitándolo en función del servicio público concesional, cuando el primero está destinado a satisfacer una demanda que nada tiene que ver con la naturaleza de las concesiones ni con las finalidades perseguidas con los establecimientos de servicios concesionales.

Sobre la modificación de la Orden de 23 de julio de 1997

El proyecto de Reglamento en su Capítulo IV realiza importantes modificaciones a la Orden de 23 de Julio de 1997, sobre autorizaciones de transporte discrecional de viajeros; deja sin efecto y suprime numerosos artículos de esta norma reglamentaria, pero continúa en su actual redactado el Artículo 15 de la misma, que regula la acreditación de la disposición del número mínimo de vehículos, y su antigüedad, para obtener la correspondiente autorización, refiriéndose siempre a la disponibilidad de “autobuses”, sin referirse en ningún momento a la posible disponibilidad de vehículos “ligeros”, de menos de 9 plazas incluido el conductor.

En la norma no se exige que los vehículos tengan una determinada capacidad (plazas) siempre que se trate de autobuses, por lo que es perfectamente legal y viable que se adscriban a la autorización vehículos de 10 plazas incluido el conductor porque tienen la consideración de autobuses y no vehículo de turismo.

La distinción es absolutamente arbitraria, en la medida que un vehículo no es más que un elemento de material móvil que el operador utiliza para la prestación de los servicios amparados por la autorización en función de la demanda y características de ocupación del servicio concreto.

No existen razones de mercado que desaconsejen la posibilidad de habilitar vehículos de este clase, pues , siendo el vehículo de 9 plazas incluido el conductor un mero elemento de material móvil, como el resto de la flota habilitada por la autorización de transporte discrecional de la Empresa, y amparados todos ellos por la misma autorización, no hay causa legal alguna, ni de mercado, que impida que la autorización general de transporte discrecional prevista en el artículo 42 del ROTT, comprenda las distintas categorías de vehículos previstas en el artículo 47 (autobús/autocar y Turismo).

Esto es, la autorización de transporte discrecional concedida a la Empresa debería ir referida a la Empresa, al operador, según señala ya el ROTT, con independencia de que el material móvil pueda estar constituido e integrado por

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

vehículos de más o de menos de 9 plazas; este hecho, al final, viene determinado por la demanda de los usuarios y su necesidad de movilidad, y permitiría dimensionar la flota de vehículos, por capacidad, a las necesidades impuestas por la demanda, con los evidentes beneficios de comodidad de los usuarios, fluidez del tráfico, efecto contaminante y consumos derivados de la utilización de vehículos ligeros para la prestación de los servicios discrecionales o turísticos.

De otro lado, el arrendamiento de vehículos con conductor ya tiene a efectos administrativos la consideración de transporte discrecional (Artículo 180 del vigente texto del ROTT).

Sobre artículos concretos de las normas afectadas.

ROTT

ARTICULO 3. Responsabilidad por pérdida o daños de equipajes

Se debe mantener este artículo, continuando con el criterio cuantía/kilo (14.5€ actual) hasta llegar al máximo fijado de 450 € pieza previsto en el artículo 23 de la LOTT, a fin de crear una regla de proporcionalidad por la cuantía a percibir en caso de pérdida o daño entre los distintos tipos y/o tamaños de equipaje.

ARTICULO 49. Registro de Empresas y Actividades de Transporte

En el caso de los contratos de gestión de servicios públicos de transporte regular de viajeros de uso general (artículo 49.2.c), deberían estar identificados los vehículos adscritos a la concesión, estableciéndolo como una obligación contractual del transportista.

Igualmente proponemos el aprovechamiento de este Registro para, como medida de control y transparencia, conocer, de entre los vehículos registrados, cuales tienen tratamiento de inembargables.

ARTICULO 55. 2 a) Representatividad de las asociaciones profesionales de transportistas

Debería fijarse un máximo de puntos para evitar que los grandes grupos o grandes empresas impongan su criterio sin ponderaciones o coeficientes correctores. Y de forma coherente en el artículo 7 de la Orden 1353. El coeficiente corrector debería modificarse estableciendo el 0,40 (en lugar del

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

0,20) en el caso del número de empresas asociadas, y del 0,60 (en lugar del 0,80) en relación con el número de vehículos.

ARTICULO 61. Establecimiento de nuevos servicios

Debe hacerse de forma ajustada a las definiciones y finalidades del Reglamento 1370/2007 y de la Comunicación de la Comisión relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) n o 1370/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera”, publicada en el DOUE de 29 de marzo de 2014.

ARTICULO 65.1. Tráficos coincidentes

De acuerdo con lo expresado en el apartado anterior, las letras b) y c) deberían suprimirse puesto que se refieren a transportes que se encajarían en la definición de “*servicios de interés turístico*”.

El Reglamento (CE) n° 1370/2007 del Parlamento Europeo dice

(13) Algunos servicios, a menudo vinculados a una infraestructura específica, se explotan esencialmente por su interés histórico o su finalidad turística. Habida cuenta de que esas operaciones tienen un objetivo ajeno a la prestación de servicios públicos de transporte de viajeros, no deben quedar sujetas a las reglas y procedimientos aplicables a las exigencias de servicio público.

En el supuesto de la letra e), para el caso de que el incremento del número de expediciones superase el umbral fijado por la legislación de contratos en materia de modificación, entonces se trataría de un nuevo contrato y, por tanto, debería someterse a una nueva licitación.

ARTICULO 67.1 Apertura de información pública

En el apartado 1 de este artículo deberá incluirse al Comité Nacional de Transporte por Carretera como Órgano competente para informar del expediente junto al Consejo Nacional de Transportes Terrestres y las Comunidades Autónomas afectadas por los tráfico del servicio.

ARTICULO 68.3 f) Subrogación de trabajadores

Textualmente indica:

El pliego contendrá las siguientes prescripciones técnicas:

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

f) Cuando se trate de un servicio que ya venía prestándose, los empleados del anterior contratista en cuya relación laboral deberá subrogarse el adjudicatario.

La redacción correcta es la del proyectado artículo 72.2 ROTT que expresamente indica “dotación mínima de personal” al igual que lo hace el artículo 73.2.g) y h) de la LOTT.

ARTICULO 80.2 in fine. Solvencia económica de las proposiciones conjuntas

Debe modificarse el texto proyectado porque limita la posibilidad de formular propuestas conjuntas al exigir al menos que una de las empresas cumpla las condiciones mínimas de solvencia económica exigidas por el Pliego. Es una regulación restrictiva, no necesaria y desproporcionada. En su caso debería exigirse de la persona jurídica que se constituya. Y en todo caso debe considerarse que, en materia de transporte de viajeros por carretera, ya están establecidas exigencias para el inicio de la actividad y acceso al mercado.

En Resolución Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales 556/2013 de 29 de noviembre de 2013 dice:

“Pues bien, este Tribunal ha entendido, como así se manifestó en la Resolución 205/2012, de 20 de septiembre, que uno de los motivos principales para que las empresas se agrupen en UTE es sumar capacidades, sean éstas económicas, técnicas o profesionales”.

Por tanto, el criterio general es el de la acumulación. Así lo establece el artículo 24 del RGLCAP relativo a las uniones temporales de empresarios, en cuyo apartado 1, podemos subrayar: “1. En las uniones temporales de empresarios cada uno de los que la componen deberá acreditar su capacidad y solvencia conforme a los artículos 15 a 19 de la Ley y 9 a 16 de este Reglamento, acumulándose a efectos de la determinación de la solvencia de la unión temporal las características acreditadas para cada uno de los integrantes de la misma, sin perjuicio de lo que para la clasificación se establece en el artículo 52 de este Reglamento”. Es decir, la norma general es la de la acumulación, aunque en caso de exigir la clasificación, la regla tenga características propias establecidas legal (artículo 67 del TRLCSP) y reglamentariamente (artículo 52 del RGLCAP). Regla de acumulación que, en todo caso, exige la acreditación por todos y cada uno de los integrantes de la UTE de algún tipo de solvencia para que pueda acumularse la misma.”

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Entendemos que en caso de que los miembros de una UTE sean todos ellos empresas que dispongan de autorización VD ya están acreditando su capacidad económica al acceder al mercado por lo que en dicho caso si es aplicable la regla de la acumulación. Caso diferente sería si en la UTE se integrase empresas ajenas al sector cuya capacidad económica para el desarrollo de actividad de transportes no hubiese sido cuantificada.

ARTICULO 91. Modificaciones de tráfico

El apartado 2 del proyectado artículo 91 fija como límite a las modificaciones de tráfico en toda la vigencia de un contrato que no puedan suponer un aumento o disminución superior al 20% de la “población atendida”.

Entendemos que no es una referencia objetiva ni ajustada a la legislación de contratos del sector público, y que sí lo sería el volumen de negocio.

ARTICULO 101.2. Expediciones de mayor comodidad o calidad

Se da el caso que, amparados bajo el título concesional, se están realizando **SERVICIOS TURISTICOS** con cobro individual y guía turística sin aplicar la tarifa prevista en el artículo. 129 del ROTT (*superior al 30% de la establecida en el servicio regular de uso general coincidente*). Así, en caso de mantenerse la actual redacción del artículo 101.2 del Proyecto: “*el precio de las prestaciones suplementarias podrán ser fijadas libremente por el contratista*”, bajo este título “Expediciones de mayor comodidad o calidad” se estaría indebidamente dando cobertura legal a la prestación de servicios de naturaleza distinta a los servicios regulares de uso general.

En el mismo sentido, debe suprimirse el apartado 4 que proyecta que los servicios complementarios no precisarían de autorización.

ARTICULO 106. Informe sobre Modificaciones del CGSP

En el apartado 1, debe incluirse al Comité Nacional de Transporte por Carretera como Órgano que debe informar del Proyecto de modificación junto a las Comunidades Autónomas

ARTICULO 106.1 Autorización para transportes regulares de uso especial

De conformidad con el artículo 69 de la Ley 39/2015, el título jurídico habilitante más adecuado es el de comunicación, más que el de autorización.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Además, como regla general, la comunicación permite el inicio de una actividad desde el día de su presentación, sin perjuicio de las facultades de comprobación, control e inspección que tengan atribuidas las Administraciones Públicas. Subsidiariamente, caso de mantenerse el régimen de autorización, entonces debería fijarse un plazo de 15 días hábiles (en lugar de los 30 días proyectados) para que juegue el silencio administrativo positivo. Piénsese que 30 días hábiles son 6 semanas completas; no parece ajustado al principio de simplificación de la actividad administrativa.

En cuanto al otorgamiento de la Autorización de Transporte regular de uso especial debe añadirse en este apartado 1: “La autorización administrativa especial para la realización de transportes regulares de uso especial se otorgará a las empresas “o a las agrupaciones temporales de empresa UTES” que hayan convenido previamente la realización del transporte con los representantes de los usuarios.....”

ARTICULO 107.3 Prestación de servicios regulares de uso especial mediante una autorización de transporte público interurbano en vehículos de turismo o de VTCs.

No puede aceptarse que el ROTT prevea que los taxis o VTCs puedan prestar servicios escolares y, en cambio, que no prevea que los titulares de autorizaciones VDs para transporte escolar no puedan hacer servicios de VTCs o taxi. Si la legislación distingue entre distintos servicios y exige un título jurídico habilitante en cada caso, no es admisible que contrariamente sirvan todos para efectuar transporte regular de uso especial. Por tanto, debería suprimirse la no aplicación de las limitaciones de los artículos 125 y 182.5 del ROTT. Habría por tanto que autorizar la habilitación de vehículos de menos de 9 plazas en autorizaciones VD

Sin duda, siendo el vehículo de 9 plazas un mero elemento de material móvil, incluido en el resto de la flota autorizada para la prestación del servicio regular de uso especial, y amparado por la misma autorización, no existe dificultad legal alguna, ni práctica, que impida que la autorización general de transporte discrecional prevista en el artículo 42 del ROTT, comprenda las dos categorías de vehículos previstas en el artículo 47 (autobús/autocar y Turismo).

Esto es, la autorización de transporte discrecional concedida a la Empresa debería ir referida a la Empresa, al operador, según señala ya el ROTT, con independencia de que el material móvil pueda estar constituido e integrado por vehículos de más o de menos de 9 plazas. Este hecho, al final, viene determinado por la demanda de los usuarios y su necesidad de movilidad. Y

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

ello permitiría dimensionar la flota de vehículos, por capacidad, a las necesidades del Centro educativo o laboral, con los evidentes beneficios de comodidad de los usuarios, fluidez del tráfico, y efecto sobre la contaminación.

ARTICULO 107. 4. Otorgamiento de autorización a personas cuya actividad principal no sea la de transporte

Se contempla la posibilidad de “en zonas rurales y en aquellos casos en que no haya resultado posible la prestación de servicios de uso especial mediante procedimiento ordinario..... otorgar autorización de transporte regular de uso especial y de transporte discrecional específica a personas cuya actividad principal no sea la de transportista, sin exigirse en su caso el cumplimiento de requisito de capacitación profesional y los relativos a la antigüedad del vehículo“

Consideramos más razonable, adecuado y garante de un servicio óptimo y de calidad dar solución a estos casos a través de transportistas profesionales aplicando la previsión sobre la antigüedad de los vehículos de la Disposición Adicional 4ª del RD 443/2001 “Condiciones de Seguridad en el Transporte escolar y de menores” siempre que, en su caso, se haya superado la inspección ITV y que el recorrido del Servicio RUE sea inferior a los 25km por trayecto.

ARTICULOS 38, 106 y otros. Utilización de término “adscrito” para diferentes conceptos en distintos artículos.

El Reglamento utiliza el término adscrito para referirse a tres conceptos diferentes

1. Vehículos adscritos a un contrato de gestión de servicio público y por ello vehículos que gozan de la naturaleza de inembargables y cuya concreta amortización permite calcular el periodo de duración del contrato y el cálculo de la tarifa.
2. Vehículos habilitados como material móvil de una autorización VD y registrados en el Registro de Empresas y actividades de transporte
3. Vehículos ofertados en un contrato de servicios (por ejemplo de regular de uso especial).

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Proponemos que se utilice para cada concepto términos diferentes, así:

- Continuar utilizando el término “adscrito” para referirse exclusivamente a vehículos vinculados al CGSP.
- Utilizar el término “*habilitados*” para los vehículos incluidos en el Registro de Empresas y actividades de transporte (REAT) que integren el material móvil autorizado para desarrollar la actividad de la empresa de transporte.
- Denominar “flota de contrato” a los vehículos que, registrados en el REAT, están integrados en cualquier otro contrato no concesional.

Normas de control de los servicios de transporte público discrecional de viajeros en autobús.

ARTICULO 14.1. (Contenido y características de la hoja de ruta); desconocemos la razón por la que se exige la anotación en la hoja de ruta de las paradas intermedias en servicios de transporte “discrecional puro” (término éste que aparece “ex novo” en este artículo y que no encuentra definición en ningún texto legal) y “*turístico*”, ni vemos distinción entre ese “discrecional puro” y “*turístico*” que deba reflejarse en este documento.; por lo que proponemos:

- Suprimir la mención “*turístico*” de la hoja de ruta en el supuesto de prosperar nuestra petición del apartado b. sexta en relación con este tipo de transporte.
- Una nueva redacción del punto c) del art 14.1 “*En aquellos servicios que discurriendo por más de una población tengan como origen y destino la misma población, utilizaran para su registro dos hojas de ruta, consignando de forma separada la ida y la vuelta. Se considerará como un servicio de ida el trayecto entre origen y la población o lugar más alejado al mismo. Se considerará como origen del servicio de vuelta el consignado anteriormente como destino*”.

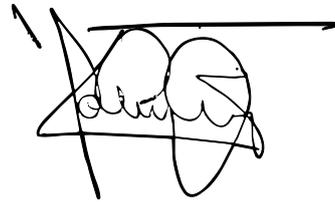
Modificación de la ORDEN FOM 3399/2002, por la que se establece un certificado de conductor para la realización de la actividad de transporte por conductores de terceros países.

**COMITÉ NACIONAL DEL
TRANSPORTE POR CARRETERA
Departamento de Viajeros**

Respecto del requerimiento del permiso de conducir en vigor para la obtención del certificado, hacemos constar que el Código que aparece en el Carnet de conducir (° 95) no distingue entre Mercancías y Viajeros, por lo que difícilmente resultará válido para este fin.

12 de Julio de 2017

El Secretario del Departamento

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Félix Alvarez-Arenas', with a horizontal line drawn above it.

Félix Alvarez-Arenas