

ACUERDO DE COORDINACIÓN EN RELACIÓN AL AJUSTE DE LOS REQUISITOS DE ACCESO A LAS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO DISCRECIONAL DE VIAJEROS CON AUTORIZACIÓN DE LA CLASE VD Y A LAS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE PÚBLICO DISCRECIONAL DE MERCANCÍAS CON AUTORIZACIONES DE LA CLASE MDL Y MDP.

El transporte de mercancías y viajeros por carretera constituye, sin duda, un sector de vital importancia para la economía de la Comunidad Autónoma de Canarias, que tiene asumida competencia exclusiva en la materia en virtud de lo establecido en el artículo 160.1 de la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, de reforma del Estatuto de Autonomía de Canarias.

Además de lo anterior, tal y como expone el preámbulo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, en el ejercicio de esta competencia, la Comunidad Autónoma debe acomodarse a los principios de la política europea de transportes, que son referentes inexcusables en la regulación de los transportes por carretera en Canarias, por lo que la función legislativa debe desarrollarse **en el marco de la política común de los transportes de la Unión Europea**.

De un tiempo a esta parte, existe una diferencia significativa en la actual regulación canaria de las exigencias de acceso a la profesión y actividad del transporte, en comparación con los requisitos contemplados en la normativa nacional de aplicación, situación que ha venido agravada por sendos pronunciamientos judiciales que han ido suavizando y flexibilizando los requisitos de acceso a la profesión originalmente contemplados en la normativa sectorial española, sin que se hayan producido modificaciones paralelas en la normativa canaria, esto es, en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y en su Reglamento de desarrollo. Esta realidad ha originado un desequilibrio evidente entre ambas regulaciones y una desigualdad de oportunidades entre los profesionales del sector que encuentran en Canarias especiales dificultades para acceder a la actividad en relación, sobre todo, a los requisitos de flota mínima y antigüedad máxima de los vehículos para la obtención de nuevas autorizaciones de transporte y mercancías de viajeros.

Examinada la normativa europea en el Reglamento (CE) 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las 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, dispone, en su artículo 3, lo siguiente:

- Artículo 3.- Requisitos para ejercer la profesión de transportista por carretera:*
- 1. Las empresas que ejercen la profesión de transportista por carretera deberán:*
- a) tener un establecimiento efectivo y fijo en un Estado miembro;*
 - b) gozar de honorabilidad;*
 - c) poseer la capacidad financiera apropiada, y*
 - d) tener la competencia profesional requerida.*





2. Los Estados miembros podrán decidir imponer requisitos adicionales, los cuales serán proporcionados y no discriminatorios, que las empresas deberán cumplir para ejercer la profesión de transportista por carretera.

Por su parte, el artículo 7 del citado Reglamento, relativo a las Condiciones respecto del requisito de capacidad financiera, determina lo siguiente:

“A fin de cumplir el requisito establecido en el artículo 3, apartado 1, letra c), una empresa deberá ser capaz de hacer frente permanentemente a sus obligaciones financieras a lo largo del ejercicio contable anual. A tal efecto, la empresa demostrará que, sobre la base de sus cuentas anuales aprobadas por un auditor o una persona debidamente acreditada, dispone, cada año, de capital y reservas por un importe total mínimo de 9.000 EUR cuando se utilice un solo vehículo y de 5.000 EUR por cada vehículo adicional utilizado.”

Igualmente en el artículo 1, apartado 4 del mismo Reglamento, y en relación al objeto y ámbito de aplicación se determina que :

“4. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, y a menos que la legislación nacional establezca lo contrario, el presente Reglamento no se aplicará a las siguientes empresas:

a) las empresas que ejerzan la profesión de transportista de mercancías por carretera únicamente mediante vehículos de motor o conjunto de vehículos de motor cuyo peso total de carga autorizado no supere las 3,5 toneladas.”

La legislación europea permite por tanto la posibilidad de iniciar la actividad de transporte con un solo vehículo. Igualmente determina que los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional, se exige a las empresas con autorizaciones para la realización de transporte público con vehículos, o conjunto de vehículos adscritos cuya masa máxima autorizada sea superior a más de 3,5 toneladas.

Por otro lado, en la normativa estatal, la regulación de las condiciones previas para el ejercicio profesional de la actividad de transporte público de mercancías y viajeros, las mismas vienen recogidas en el artículo 42 y siguientes de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, cuyos requisitos específicos se establecen en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, en cuyo artículo 44 dispone:

“1. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de viajeros en autobús nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo que, en el momento de solicitar la autorización, no podrá superar la antigüedad de dos años, contados desde su primera matriculación.

La adscripción de nuevos vehículos a una autorización de transporte público de viajeros en autobús ya existente estará condicionada a que resulte acreditado que la capacidad financiera de la empresa se ajuste al nuevo número de vehículos. En todo caso, los nuevos vehículos deberán cumplir las condiciones señaladas en el artículo 38.





2. Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de mercancías nueva deberá acreditar que dispone, en los términos previstos en el artículo 38, al menos de un vehículo ...”

Respecto a la normativa canaria, la regulación viene determinada en la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, en cuyo artículo 60.2, dispone tanto para el transporte discrecional de viajeros y de mercancías que (...) en aras a la calidad de la actividad de transporte, se podrá exigir un número mínimo de vehículos y fijar su antigüedad.

Es el Reglamento de desarrollo de la Ley de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (ROTCC), aprobado por Decreto 72/2012, de 2 de agosto, de la misma donde se determinan los requisitos exigidos para el acceso a la actividad de transporte público. Así en el artículo 64 destinado al transporte público discrecional de viajeros . Se dispone lo siguiente:

“1. Las personas titulares de autorizaciones para el transporte público discrecional de viajeros, además del resto de requisitos exigidos, deberán acreditar la disponibilidad de una flota mínima de nueve vehículos de más de diez plazas, con una antigüedad máxima de dos años desde la fecha de su primera matriculación. El número mínimo de vehículos debe mantenerse durante toda la vigencia de la autorización.”

En el artículo 65 del citado Reglamento, destinado al transporte público de mercancías, se establece lo siguiente:

“2. En el caso del transporte público discrecional de mercancías en vehículos ligeros, en el momento de solicitar la autorización correspondiente, los solicitantes deberán acreditar la disponibilidad de una flota mínima de tres vehículos, con una antigüedad de dos años desde la fecha de la primera matriculación (...) El número mínimo de vehículos debe mantenerse durante toda la vigencia de la autorización.

3. Las personas titulares de autorizaciones para el transporte público discrecional de mercancías en vehículos pesados, además del resto de requisitos exigidos, en el momento de solicitar la autorización correspondiente deberán acreditar la disponibilidad de una flota mínima de dos vehículos con una antigüedad máxima de dos años desde la fecha de matriculación. El número mínimo de vehículos debe mantenerse durante toda la vigencia de la autorización.”

Y en el artículo 90 destinado a la autorización especial para el transporte de auxilio-recate establece en su apartado 3,b):

“3-b) El solicitante deberá contar al menos con dos vehículos-grúa que sumen un mínimo de dieciocho toneladas métricas de masa máxima autorizada, sin limitación de peso o carga.”

Por otro lado en el artículo 59,bis, destinado a la sustitución de vehículos se determina:

“1. En el caso de la sustitución de vehículos dedicados al transporte público discrecional, deberán cumplirse los siguientes requisitos:

a) Si el vehículo sustituido tiene una antigüedad igual o inferior a seis años, el vehículo sustituto no podrá superar los seis años de antigüedad desde su primera matriculación.





b) Si el vehículo sustituido tiene una antigüedad superior a los seis años, el vehículo sustituto deberá tener como máximo un año menos de antigüedad que el vehículo sustituido, a contar desde la fecha de su primera matriculación.”

Con todo ello, la regulación autonómica vigente de los requisitos de acceso a la profesión de transportista público de mercancías y viajeros exige la observancia de los siguientes requisitos:

- a) Para el transporte público de viajeros: Una flota mínima de nueve vehículos de más de diez plazas con una antigüedad máxima de dos años desde la primera matriculación.
- b.1) Para el transporte público de mercancías en vehículos ligeros, una flota mínima de tres vehículos con una antigüedad máxima de dos años desde primera matriculación.
- b.2) Para el transporte público de mercancías en vehículos pesados, una flota mínima de dos vehículos con una antigüedad máxima de dos años desde su primera matriculación.

Por tanto, la normativa autonómica canaria reguladora de los transportes por carretera es mucho más exigente que la normativa estatal.

Además de lo anteriormente citado, distintos pronunciamientos judiciales recuerdan la regulación del Reglamento europeo (CE) 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, en relación a los requisitos de acceso a la profesión de transportista y la necesidad de adaptar la normativas estatales a la citada reglamentación.

Ejemplo de ello es la **SENTENCIA DE 8 DE FEBRERO C-181/2017, DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA UNIÓN EUROPEA Y SENTENCIA DE 23 DE JULIO DE 2019, REC 151/2016 DE LA SECCIÓN 6ª DE LA SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO DE LA AUDIENCIA NACIONAL** (relativas al requisito de flota mínima de los vehículos), considerando contrario al derecho europeo la normativa que exige el requisito de flota mínima de tres camiones en el transporte de mercancías.

SENTENCIA 1218/2020, DE 28 DE SEPTIEMBRE, DEL TRIBUNAL SUPREMO, SALA TERCERA, SECCIÓN 3ª, REC 317/2019 (relativa al requisito de la antigüedad máxima de los vehículos) que provocó la regulación actual del ROTT respecto a la eliminación de la antigüedad máxima de 5 meses para los vehículos adscritos a la autorización de transporte público de mercancías.

El principio de primacía del derecho de la Union Europea respecto al de los Estados miembros ha sido ratificado por distintas sentencias.

Por otro lado, el reflejo de ese principio de supremacía se contempla en el artículo único 2 de la **Ley Orgánica 7/2015, de 21 de julio**, que añadió el siguiente artículo a la Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial:

Artículo 4 bis.

1. Los Jueces y Tribunales aplicarán el Derecho de la Unión Europea de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.





2. Cuando los Tribunales decidan plantear una cuestión prejudicial europea lo harán de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y, en todo caso, mediante auto, previa audiencia de las partes.

No obstante, ese principio de supremacía del derecho de la Unión Europea respecto al de los Estados miembros afecta, no solo a las autoridades jurisdiccionales, sino también a las administrativas de los Estados miembros y así lo recoge la sentencia de 22 de junio de 1989, asunto C- 103/1988, *Fratelli Costanzo* (LA LEY 4039/1989), conocida como la obligación Constanzo, donde se obliga a todas las autoridades de los Estados miembros a inaplicar la norma interna incompatible con el Derecho de la Unión Europea, y así lo ratifica el Tribunal Constitucional en la Sentencia n.º 145/2012 de 2 de julio , Sala Primera, REC. 273/2011.

Resulta obvio que el requisito de flota mínima exigido en el ROTCC para el transporte público de viajeros y mercancías no se adecúa a lo dispuesto en el Reglamento (CE) 1071/2009, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las 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.

Por otro lado, si bien el Tribunal Europeo no se ha pronunciado sobre el requisito de antigüedad máxima de los vehículos, la Sentencia 1218/2020, de 28 de septiembre, del Tribunal Supremo declaró que la exigencia de una antigüedad máxima de 5 meses que se recogía en su momento en la normativa estatal para los vehículos adscritos a las autorizaciones de transporte de mercancías, vulneraba la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de Unidad de Mercado.

Por todo ello, se hace necesario realizar una modificación reglamentaria de los requisitos establecidos en el ROTCC, y corresponde a la Administración Autonómica tramitar dicha modificación.

No obstante, y hasta la entrada en vigor de la misma, y con el propósito de establecer un criterio interpretativo homogéneo que garantice la aplicación en la tramitación y otorgamiento de las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros y de mercancías de los mismos requisitos, y en virtud de lo establecido en el artículo 6 de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias y el artículo 19. B) 1 del Reglamento Orgánico de la Consejería de Obras Públicas, Transportes Vivienda, aprobado por Decreto 63/2020, de 2 de julio, se hace preciso dictar el siguiente Acuerdo de Coordinación en relación al ajuste de los requisitos de acceso a las autorizaciones de transporte público discrecional de viajeros con autorizaciones de la clase VD y las autorizaciones de transporte público discrecional de mercancías de la clase MDL y MDP :

1ª) *Quien pretenda obtener una nueva autorización para el transporte público discrecional de viajeros además del resto de requisitos exigidos en la normativa deberán acreditar la disponibilidad de al menos un vehículo que, en el momento de solicitar la autorización, no podrá superar la antigüedad de dos años, contados desde su primera matriculación.*





2º) *Quien pretenda obtener una autorización de transporte público de mercancías, tanto en vehículos ligeros, como en vehículos pesados y de auxilio- rescate, además del resto de requisitos exigidos en la normativa, deberán acreditar la disponibilidad de al menos un vehículo.*

3º) *En caso de sustitución de vehículos y aumento de flota, en el transporte público discrecional de viajeros y mercancías , no se exigirá antigüedad mínima ni número mínimo de vehículos.*

4º) *Los requisitos de establecimiento, honorabilidad, capacidad financiera y competencia profesional, se exigirá únicamente a las empresas con autorizaciones para la realización de transporte público con vehículos o conjunto de vehículos adscritos cuya masa máxima autorizada sea superior a más de 3,5 toneladas.*

La Directora General de Transportes
Maria Fernández Pérez

ÁMBITO- PREFIJO

GEISER

Nº registro

REGAGE24e00031650479

CSV

GEISER-9201-a152-2368-708d-7ead-d8c0-bbf3-4df5

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN

<https://sede.administracionespublicas.gob.es/valida>

FECHA Y HORA DEL DOCUMENTO

30/04/2024 13:58:37 Horario insular

Validez del documento

Original

