



Consejo Consultivo de Canarias

D I C T A M E N 4 9 / 1 9 9 4

La Laguna, a 22 de septiembre de 1994.

Dictamen solicitado por el Presidente del Gobierno de Canarias en relación con el *Proyecto de Decreto regulador de la actividad y régimen de autorizaciones de arrendamiento sin conductor de vehículos turismo (EXP. 52/1994 PD)**.

F U N D A M E N T O S

I

El objeto de este Dictamen, solicitado por la Presidencia del Gobierno de Canarias, es determinar la adecuación del Proyecto de Decreto por el que se regula la actividad y régimen de autorizaciones de arrendamiento sin conductor de vehículos de turismo al Ordenamiento jurídico, de conformidad con los arts. 1.1, 10.6 -éste en relación con el art. 22.3 de la Ley orgánica 3/80, del Consejo de Estado- y 11.1 de la Ley 4/84, del Consejo Consultivo.

En principio, ha de señalarse que el procedimiento o tramitación de la actuación normativa a realizar se ajusta a la normativa aplicable al respecto, tanto la establecida en el artículo 44 de la Ley 1/83, de 14 de abril, del Gobierno y de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, como en el artículo 20.f) del Reglamento del Servicio Jurídico del Gobierno.

Igualmente, consta la realización del trámite de audiencia concedido a las Corporaciones locales y a las asociaciones representativas de los sectores de transporte afectados y de consumidores, que resulta de obligado cumplimiento en aplicación, siquiera sea con carácter supletorio y por ausencia de norma autonómica sobre el particular al ser constitucionalmente exigible su previsión de los artículos 130.4 de la Ley de Procedimiento administrativo (cfr. artículos 105.a), 149.3 de la

* **PONENTE:** Sr. Petrovelly Curbelo.

Constitución (CE) y 29.1 del Estatuto de Autonomía (EACan), en relación con los artículos 51 y 52 de la Ley 30/92 y la citada Ley autonómica 1/83).

II

Por otro lado, conviene advertir que, en realidad, esta actividad ya había sido llevada a cabo por la Comunidad Autónoma de Canarias por medio del Decreto 7/90, de 9 de enero, regulador de la actividad de alquiler de automóviles de viajeros sin conductor, que ahora se deroga. La normativa proyectada pretende, a tenor de su exposición de motivos, incorporar a dicha reglamentación la regulación del procedimiento de otorgamiento, modificación y extinción de las autorizaciones administrativas, así como profundizar en los requisitos materiales y personales de obligado cumplimiento para las empresas que se dediquen a esta actividad.

1. Pues bien, la exposición de motivos de la norma proyectada no se pronuncia sobre el título competencial autonómico fundamento de la regulación que en ella se contiene, si bien en el texto se hacen diversas remisiones a la regulación estatal en materia de transportes terrestres. Conviene señalar aquí que esta normativa estatal en el concreto sector del arrendamiento de vehículos sin conductor ha sido recientemente modificada por el Real Decreto 858/94, de 29 de abril, que da una nueva redacción a los artículos 174, 175, 176 y 178 del Reglamento de desarrollo de la Ley 16/87, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/90, de 28 de septiembre. Esta modificación, principalmente, afecta al régimen de las autorizaciones, antes referidas a cada vehículo que se dedicara a la actividad y que ahora se sustituye por una autorización referida a la empresa arrendadora sin condicionar el volumen de actividad permitida a la misma ni los vehículos concretos con que ésta haya de realizarse. Esta nueva regulación afecta igualmente a la Orden de 27 de marzo de 1992, que desarrolla los arts. 174 y siguientes del Reglamento.

La norma autonómica proyectada contempla la autorización referida a cada vehículo (art. 3.1), en claro paralelismo con la normativa estatal ya derogada a que se ha hecho referencia. Sin embargo, a pesar de ello lo cierto es que, en puridad competencial, esta circunstancia no resulta cuestionable si se tiene en cuenta que el fundamento estatutario del ejercicio de esta actividad normativa se encuentra en el art. 29.13, EACan, que otorga la competencia exclusiva en materia de transporte terrestre. Lo que implica que la Comunidad Autónoma no se encuentra condicionada

por la paralela legislación estatal, salvando la incidencia de otros posibles títulos competenciales que la CE reserve al Estado.

2. Precisamente, acerca del alcance de la competencia autonómica en materia de transporte terrestre, este Consejo ya se ha pronunciado en los anteriores Dictámenes 28/94 y 29/94, de 5 y 28 de julio, respectivamente. Así, el régimen constitucional de distribución de competencias en materia de transportes se encuentra determinado por los artículos 148.1.5 y 149.1.21 de la Norma constitucional y, por lo que respecta al ámbito de la CAC y con fundamento en estos preceptos, en el artículo 23.13 EACan, ya citado, cuya regulación competencial se completa con el art. 34.A. 5) de la Norma estatutaria. En el Dictamen 28/94, se ha señalado que: "en función del criterio estrictamente territorial utilizado en las normas constitucionales mencionadas, que reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional (TC) ha calificado de esencial en la distribución competencial sobre el transporte (SSTC 37/81, 97/83, 53/84, 86/88 ó 180/92), el Estado tiene competencia exclusiva, por demás plena, sobre los transportes terrestres, todos en general, que transcurran o se desarrollen por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, mientras que una Comunidad Autónoma puede tenerla, como así ocurre en efecto en la nuestra, sobre el transporte por carretera cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio autonómico".

Y, concretamente, en relación con la norma proyectada parece indiscutible que la regla competencial estatutaria a seguir es la establecida en el art. 29.13 del Estatuto y no la del 34.A.5) de éste. Como también se ha señalado en el Dictamen indicado, el primer precepto "parece recoger un título, transporte por carretera, que subsume la ordenación administrativa de cualquier medio que pudiera realizarlo" y, por ende, las condiciones concretas de ejercicio y del ámbito de actuación del servicio. De la regulación proyectada en este supuesto se extrae claramente que se pretende la regulación de este tipo de transporte dentro del ámbito de actuación de la competencia exclusiva autonómica, sin que, por tanto, esta facultad le venga, ni pueda venirle, delegada por el Estado, sin que tenga que reducirse a desarrollar normas estatales y menos aún reglamentarias o sin estar limitada por tales normas de carácter no pleno o básico.

3. En cualquier caso, respecto al texto del Proyecto reglamentario que nos ocupa, ha de indicarse tan solo que lo ordenado en su artículo 9.1, relativo a la validez de las autorizaciones, parece contradictorio con lo preceptuado en el artículo 17. En efecto, si bien el primero declara automáticamente caducadas las autorizaciones en el supuesto de que los vehículos a que se refieren sean transmitidos, sin embargo el segundo permite la novación subjetiva previa autorización administrativa. Seguramente, el problema apuntado, quizá exclusivamente técnico, desaparecería con una pertinente alusión en la regulación comentada de la mencionada novación y su determinada consecuencia.

Por otra parte, sin perjuicio de no ser objetable la pretensión normativa del artículo 21 del Proyecto, ha de advertirse que no es técnicamente correcto hablar en este caso de caducidad de la autorización, sino que, ésta no puede sustituir los efectos que le son propios al carecer del precepto visado, cabiendo perfectamente entonces al respecto el añadido de que puede rehabilitarse la misma en los términos señalados o que se extinguirá de lo contrario definitivamente.

C O N C L U S I Ó N

Con las observaciones contenidas en el precedente Fundamento II, se estima ajustado a Derecho el Proyecto normativo analizado.