



Consejo Consultivo de Canarias

DICTAMEN 146/2016

(Pleno)

La Laguna, a 4 de mayo de 2016.

Dictamen solicitado por el Excmo. Sr. Presidente del Gobierno de Canarias en relación con el *Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, aprobado por el Decreto 72/2012, de 2 de agosto, en determinados aspectos relativos al arrendamiento con conductor (EXP. 101/2016 PD)*.*

FUNDAMENTOS

I

Solicitud del dictamen, legitimación y preceptividad.

1. Mediante escrito de 29 de marzo de 2016, con entrada el 30 de marzo de 2016, el Presidente del Gobierno de Canarias interesa dictamen preceptivo por el procedimiento ordinario, al amparo de los arts. 11.1.B.b), 12.1 y 20.1 de la Ley 5/2002, de 3 de junio, del Consejo Consultivo de Canarias, en relación con el Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias, aprobado por el Decreto 72/2012, de 2 de agosto, tomado en consideración por el Gobierno en sesión celebrada el día 28 de marzo de 2016, según resulta del certificado del Acuerdo de toma en consideración y solicitud de dictamen de conformidad con el art. 50.1 del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Consultivo de Canarias, aprobado por Decreto 181/2005, de 26 de julio.

2. El Gobierno de Canarias es competente para el ejercicio de la potestad reglamentaria de acuerdo con el art. 15.2 de la Ley Orgánica 10/1982, de 10 de agosto, de Estatuto de Autonomía de Canarias (EAC), y el art. 33 de la Ley 1/1983, de

* Ponente: Sr. Lorenzo Tejera.

14 de abril, del Gobierno y de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

El proyecto de Decreto pretende modificar el Reglamento de desarrollo de la citada Ley 13/2007, de 17 de mayo, aprobado por Decreto 72/2012, de 2 de agosto, por lo que es una propuesta normativa ejecutiva de ley, lo que determina la preceptividad del presente dictamen, la competencia del Consejo para emitirlo y la legitimación del Presidente del Gobierno de Canarias para solicitarlo.

II

Procedimiento de elaboración, estructura y contenido de la norma proyectada.

1. En el procedimiento de elaboración del Proyecto de Reglamento se ha dado cumplimiento a las exigencias legales y reglamentarias de aplicación previstas en los arts. 44 de la Ley 1/1983, de 14 de abril, del Gobierno, así como en el Decreto 20/2012, de 16 de marzo, del Presidente, por el que se establecen las normas internas para la elaboración y tramitación de las iniciativas normativas del Gobierno, y se aprueban las directrices sobre su forma y estructura, aplicable en virtud de lo dispuesto en la disposición 2 del Decreto 15/2016, de 11 de marzo, que aprueba las nuevas normas en la materia y deja sin efecto el citado Decreto 20/2012.

Consta en el expediente remitido con la solicitud de dictamen la siguiente documentación:

- Informe de la Dirección General de Transportes, de 20 de octubre de 2015 (art. 44 de la Ley 1/1983, de 14 de abril, del Gobierno; y norma cuarta de las normas internas para la elaboración y tramitación de las iniciativas normativas del Gobierno, aprobadas por el Decreto 20/2012, de 16 de mayo, del Presidente), que por su fecha debe entenderse el de iniciativa reglamentaria. Sin embargo, este informe no satisface las exigencias justificativas de la oportunidad de la reforma, defecto que se pretende corregir mediante el informe de la misma Dirección General de 2 de marzo de 2016.

- Memoria económica, incluida en el informe de la Dirección General de Transportes, de 29 de octubre de 2015.

- Informe de la Dirección General de Transportes sobre el impacto empresarial del proyecto normativo de 29 de octubre de 2015, conforme a lo dispuesto en el art. 17 de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Fomento y Consolidación del

Emprendimiento, el Trabajo Autónomo y las PYMES en la Comunidad Autónoma de Canarias.

- Informe de la Oficina Presupuestaria de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, de 18 de noviembre de 2015 [art. 2.2.f) del Decreto 153/1985, de 17 de mayo, modificado por Decreto 234/1998, por el que se crean las Oficinas Presupuestarias de las Consejerías del Gobierno de Canarias].

- Certificado de anuncio de 20 de noviembre de 2015, por el que somete a información pública el Proyecto de Decreto en el Boletín Oficial de Canarias (BOC de 30 de noviembre de 2015), habiéndose presentado las alegaciones que asimismo relaciona.

- Informe de la Dirección General de Planificación y Presupuesto de la Consejería de Economía, Hacienda y Seguridad del Gobierno de Canarias, de 2 de diciembre de 2015, con carácter favorable [art. 26.4.a) del Reglamento Orgánico de la Consejería de Economía y Hacienda, aprobado por Decreto 12/2004, de 10 de febrero].

- Informe del Servicio de Transporte Terrestre de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes sobre las alegaciones presentadas al Proyecto de Decreto, de 19 de enero de 2016.

- Certificado, de fecha 19 de enero de 2016, de la Jefatura de Servicio de Transporte Terrestre de la Dirección General de Transportes de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias, sobre la participación dada a los organismos y entidades que relaciona en el procedimiento de elaboración de la disposición reglamentaria.

- Informe de la Viceconsejería de los Servicios Jurídicos de Presidencia del Gobierno de Canarias, de 10 de febrero de 2016, de acuerdo con el apartado tercero de la norma tercera del Decreto 20/2012, anteriormente citado. Se recuerda que este informe preceptivo debe ser el último de los emitidos en el procedimiento de elaboración de la disposición general de que se trate, por lo que en puridad debe emitirse una vez completado el procedimiento. No obstante, tras su emisión, se han emitido otros informes por parte de órganos de la Consejería competente, lo que debiera haberse hecho de forma anticipada. En este informe de la Viceconsejería se realizan numerosas observaciones técnicas.

- Informe de la Dirección General de Transportes, de 18 de febrero de 2016, sobre el informe emitido por la Viceconsejería de los Servicios Jurídicos.

- Informe de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias de 22 de febrero de 2016, de legalidad de la tramitación del procedimiento de elaboración de la disposición general, de acuerdo con el art. 44 de la Ley 1/1983, de 14 de abril, y el art. 15.5.a) del Decreto 212/1991, de 11 de septiembre, de Organización de los Departamentos de la Administración Autónoma de Canarias.

- Con fecha 24 de febrero de 2016, la Comisión Preparatoria de Asuntos del Gobierno emite informe respecto de la sesión celebrada el día 24 de febrero de 2016 solicitando la aportación de un informe complementario justificativo, tramite cumplimentado mediante el informe de la Dirección General de Transportes, de 2 de marzo de 2016.

2. El Proyecto de Decreto consta de una introducción a modo de preámbulo y de un artículo, distribuido en cuatro apartados, una disposición adicional, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y una disposición final.

El artículo único modifica el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de Canarias (LOTCC). El inciso Uno deja sin contenido el apartado 2 del art. 106 y las letras a) y c) del apartado 2 del art. 108; el Dos, modifica el título y el apartado 1 del art. 107; el Tres, añade los apartados 5,6,7,8 y 9 al art. 107; y el Cuatro, añade una disposición adicional sexta.

El texto concluye con una disposición adicional referida a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor que no dispongan del número mínimo de vehículos previstos reglamentariamente; una disposición transitoria que establece la adaptación de las empresas de arrendamiento; una disposición derogatoria que suprime las normas de igual o inferior rango en lo que se opongan o contradigan a la norma proyectada; y una disposición final que establece la entrada en vigor del Decreto el día siguiente al de su publicación en el BOC.

III

Competencia y justificación de la norma proyectada.

1. Competencia de la Comunidad Autónoma de Canarias.

La Comunidad Autónoma de Canarias ostenta competencia exclusiva en materia de carreteras y ferrocarriles y el transporte desarrollado por estos medios o por cable, a tenor de lo establecido en el art. 30.18 EAC. Sobre el alcance de esta

competencia este Consejo se ha pronunciado en Dictámenes 173/2002, de 20 de noviembre, 153/2006, de 12 de mayo, y 755/2010, de 19 de octubre.

La ley autonómica aprobada en desarrollo de tal competencia, Ley 13/2007, fue desarrollada por el citado Decreto 72/2012 (respecto del que este Consejo emitió su Dictamen 324/2012, de 26 de julio).

La competencia exclusiva de esta Comunidad Autónoma sobre el transporte se circunscribe además a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y sin conductor sin que, en ningún caso, la regulación proyectada concierna a la materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, competencia exclusiva del Estado, de conformidad con el art. 149.1.21ª CE.

No hay pues obstáculo alguno, desde el punto de vista competencial, para que la Comunidad Autónoma de Canarias pueda modificar el reglamento ejecutivo de la Ley 13/2007.

2. Justificación de la norma proyectada.

De la introducción de la norma proyectada se desprende que su finalidad es desarrollar el art. 79.ter LOTCC respecto del denominado traslado temporal de toda o parte de la flota de vehículos destinados al arrendamiento de vehículos con conductor, lo que afecta al denominado criterio de proporcionalidad de este tipo de autorizaciones respecto de las que tienen por objeto el transporte público discrecional interurbano de viajeros en vehículos con capacidad de hasta 9 plazas (taxis). Se explicita en tal introducción que:

«(...) el criterio de proporcionalidad entre las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor domiciliados en la isla y las autorizaciones de transporte público discrecional interurbano de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas domiciliados en la isla, puede quedar desnaturalizado por el traslado temporal previsto en el apartado 4 del citado artículo 79-ter. Por ello, es necesario precisar qué debe entenderse por traslado temporal a otra isla de toda o parte de la flota, regulando los supuestos en que puede efectuarse el mismo.

Por otro lado (...), resulta necesario precisar y acotar los efectos temporales de lo establecido en el apartado 3 de la disposición transitoria cuarta del citado reglamento, toda vez que en la misma no se establece una fecha máxima de vigencia.

Finalmente, teniendo en cuenta los fallos judiciales de las Sentencias firmes dictadas por la Sección Primera de Santa Cruz de Tenerife de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (publicados en los BBOOCC núm. 246, de 21 de

diciembre de 2015 y núm. 25, de 8 de febrero de 2016), por las que se declara la nulidad de lo establecido en el apartado 2 del artículo 106, y en las letras a) y c) del apartado 2 del artículo 108 del citado Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carreteras de Canarias, se considera oportuno dejar sin contenido dichos preceptos por razones de seguridad jurídica».

IV

Observaciones al Proyecto de Decreto.

1. Título del Proyecto de Decreto. El título de la norma proyectada indica que su finalidad es modificar el Reglamento vigente en lo que atañe a «determinados aspectos relativos al arrendamiento con conductor». Al margen de que debería hacerse referencia al hecho de que tal arrendamiento lo es *de vehículos*, del contenido de la norma propuesta se desprende que además de modificar determinados aspectos del régimen vigente del arrendamiento de vehículos con conductor, también incide en el régimen de arrendamiento de los vehículos «de caravana» y vehículos de «alquiler sin conductor».

Por ello, podría darse al título de la norma proyectada una denominación que fuera comprensiva del alcance real de la modificación propuesta, como informo durante el procedimiento de elaboración la Viceconsejería de los Servicios Jurídicos, aunque la observación no se incorporó al texto normativo.

2. Art. Único.Uno PD. Persigue que queden «sin contenido» los arts. 106.2 y 108.2.a) y c) ROTC. De la introducción se desprende que tal iniciativa reglamentaria tiene como finalidad acomodar el Reglamento a las Sentencias firmes del Tribunal Superior de Justicia de Canarias (286/2015, de 8 de octubre y 407/2015, de 7 de diciembre, y también a la Sentencia 282/2015, de 2 de octubre del mismo Tribunal no mencionada en el preámbulo de la norma proyectada) que hacen «oportuno dejar sin contenido dichos preceptos por razones de seguridad jurídica».

El art. 106.2 ROTC se refería a la antigüedad que debieran tener los vehículos destinados a arrendamiento con conductor o en caravana (10 años).

Por su parte, el apartado a) del art. 108.2 ROTC concernía al valor mínimo de adquisición de los vehículos destinados a arrendamiento con conductor (50.000 euros por vehículo de hasta cinco plazas, incrementándose 6.000 euros por plaza adicional). Ambos preceptos fueron anulados porque atentaban «frontalmente al libre mercado, sin que exista cobertura legal, pues (...) el art. 95 LOTCC habla que

reglamentariamente se fijarán las características de los vehículos, y el precio no es ciertamente una característica».

Finalmente, el apartado c) del art. 108.2 ROTC (número de conductores) lo fue porque «el mantenimiento del mismo número de conductores que de vehículos (...) a lo largo de todo el año no tiene justificación alguna a lo largo del expediente remitido».

Desde el punto de vista formal, las sentencias han anulado ciertos preceptos reglamentarios, por lo que ya no existen en Derecho [apartado 2 del art. 106 ROTC y apartados 2.a) y c) del art. 108 ROTC]. La justificación de la norma reglamentaria propuesta persigue *dejar sin contenido* tales preceptos. Cuando se deja sin contenido un apartado, este deja de tener contenido normativo pero el numeral sigue existiendo. Si los apartados han sido anulados, no pueden dejarse ahora sin contenido. Es decir, la propuesta normativa debería limitarse a *suprimir* los preceptos reglamentarios anulados para guardar la debida coherencia entre nulidad formal y expresión normativa.

Además, no puede dejar de señalarse que mediante la Ley 9/2014, de 6 de noviembre, de Medidas tributarias, administrativas y sociales de Canarias, se dio nueva redacción al art. 79. *quarter* LOTCC, fijando el valor mínimo de adquisición de un vehículo destinado a arrendamiento con conductor en «50.000 euros por vehículo de hasta cinco plazas, incrementándose 6.000 euros por plaza adicional», y reiterando que deberá haber «un conductor por cada vehículo de la flota» Justamente, la ley reproduce ahora las disposiciones reglamentarias anuladas, que ahora sí tendrían cobertura legal.

Ahora bien, las decisiones judiciales se refieren a los «vehículos de arrendamiento con conductor», mientras que el art. 106.2 ROTC, que se pretende suprimir, ampara tanto a esos vehículos como a «los de caravana», que, en cuanto no afectados por el fallo, podrían quedar excluidos de la modificación que se proyecta.

3. Art. Único.Tres PD. Mediante este artículo se pretende modificar el vigente art. 107 ROTC, que contempla «el supuesto de traslado temporal de toda o parte de la flota a otra isla». A tal finalidad responden los nuevos apartados 6 a 9, pero no el apartado 5, según el cual «los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento con conductor deberán ser utilizados para atender las necesidades en la prestación de servicios de esta naturaleza dentro del territorio de la isla donde tengan su sede principal las empresas titulares de las autorizaciones».

Apartado 5. El art. 102.3 ROTC dispone que las autorizaciones previstas en el apartado 1 «surtirán efecto en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Canarias, salvo el caso a que se refieren los apartados 3 y 4 del art. 105 de este Reglamento en el que solo tendrán carácter insular». El art. 105.3 y 4 ROTC disponen el carácter insular de las autorizaciones otorgadas por los Cabildos de El Hierro y La Gomera (mínimo de 2 vehículos) y La Palma (mínimo de 3 vehículos). Igual limitación procede cuando se trata de arrendamiento de vehículos que circulen en caravana, autorización que es de ámbito insular en El Hierro, La Gomera, La Palma (mínimo de 5 vehículos), o Fuerteventura y Lanzarote (mínimo de 10 vehículos).

El citado apartado 5 no es coherente con el art. 102.3 del mismo Reglamento, pues dispone, en contra del carácter autonómico de la autorización, que en este caso «los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento con conductor *deberán ser utilizados (...) dentro del territorio de la isla* donde tengan su sede principal las empresas titulares de la autorizaciones». Además de que debiera concretarse el concepto «sede principal», esta *insularización de la autorización* - que constituye excepción a la regla general- se exceptúa a su vez en la norma proyectada mediante lo que se denomina «traslado temporal de toda o parte de la flota de los vehículos de arrendamiento con conductor a otra isla distinta de aquella en la que esté la sede principal (...)», a lo que se destinan los apartados 6 y 7 del art. único.tres proyectado, desarrollo a su vez del art. 79.ter.4 LOTCC.

Al margen de la citada discordancia normativa interna, que debe ser resuelta, pudiera plantearse que tal medida de insularización podría incidir en la libertad de empresa constitucionalmente garantizada y en la libertad de circulación de bienes y servicios del Derecho europeo, aunque no puede desconocerse su posible modulación resultante de la aplicación del art. 349 del Tratado de la Unión Europea, en relación con el art. 46.2 del Estatuto de Autonomía de Canarias.

Apartados 6 y 7. El art. 79.ter.4 LTCC dispone que el «traslado temporal de toda o parte de la flota a otra isla», queda condicionado al cumplimiento de los requisitos de capacidad previstos en el presente artículo (apartados 1 y 2)».

El propuesto apartado 6 del art. 107 ROTC contempla la posibilidad del traslado temporal de toda o parte de la flota de vehículos de arrendamiento con conductor a isla distinta a la de la sede principal, cuando «en la isla receptora *esté prevista* la celebración puntual de algún acontecimiento de carácter cultural, deportivo, congresual o similar, del que se derive un incremento en el volumen de demanda de servicios de este tipo de transporte en la isla receptora, para el que la empresa

titular de la autorización de arrendamiento a la que este adscrita los vehículos a trasladar esté contratada».

El precepto propuesto plantea ciertos problemas de exégesis.

La ley solamente menciona el «traslado temporal de toda o parte de la flota a otra isla», pero no indica la causa de tal traslado, por lo que este podría obedecer simplemente a la libre decisión empresarial a la vista, por ejemplo, de ciertas expectativas de negocio, al amparo del carácter autonómico de la autorización concedida y a la propia libertad de empresa.

La norma proyectada, sin embargo, utiliza una fórmula más restrictiva en cuanto limita su aplicación a acontecimientos circunstanciales de corta duración («celebración puntual de algún acontecimiento de carácter cultural, deportivo, congresual o similar»).

La ley condiciona el traslado al cumplimiento solo del requisito de capacidad de los garajes (art. 79.ter.4 LOTCC), en la isla receptora, pero sin limitar el derecho de traslado por otras circunstancias.

El apartado 7 propuesto, además, contempla otro requisito no legalmente previsto, cual es «la disposición de un contrato de prestación de servicios para atender las necesidades derivadas de dicho acontecimiento», lo que significa que el traslado temporal de la flota o parte de la misma depende, más que del ejercicio de la libertad empresarial de movilización de la flota en el ámbito autonómico de cobertura de la autorización concedida, de un previo contrato de prestación de servicios, exigencia que en sí misma puede considerarse contradictoria con el ámbito autonómico de tal autorización.

Desde el punto de vista reglamentario, la regulación proyectada solo sería posible si se modificara expresamente el art. 102.3 ROTC en el sentido de acoger esta excepción a la regla general.

Por otra parte, la comunicación de un traslado temporal solo tiene sentido allí donde las licencias de arrendamiento con conductor se encuentran limitadas, pero no cuando no lo están, pues lo que se traslada es la flota no la empresa, que sigue radicada en la isla de origen. Es decir, el traslado temporal obedece a circunstancias puntuales de exceso de demanda que no desequilibran por tal razón el régimen de autorizaciones de la isla receptora.

Es decir, la regulación proyectada en desarrollo del art. 79. *ter*.4 LOTCC debiera atender a la exigencia o no de limitación de autorizaciones, y a tal cuestión hace referencia precisamente el art. 79. *quinques* LOTCC, según el cual si las licencias de taxi se encuentran limitadas cuantitativamente, los Cabildos Insulares denegarán autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor «si se produce una situación de desequilibrio entre la oferta de (taxis) y de arrendamiento con conductor», entendiéndose que se produce tal desequilibrio cuando la relación entre el número de autorizaciones de vehículos de arrendamiento con conductor *domiciliados en la isla* de que se trata y el de autorizaciones de (taxi) domiciliados en la isla sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas.

Un análisis diferente plantearía la cuestión de la lesión de los principios de libertad de circulación de bienes y servicios, de libertad de empresa [SSTC 37/1981, de 16 de noviembre; 111/1983, de 2 de diciembre; 225/1993, de 8 de julio; 96/2002, de 25 de abril; y 112/2006, de 5 de abril], y de defensa de la competencia [SSTC 96/1984, 64/1990, 118/1996 y 208/1999]. Teniendo en cuenta, además, que el Tribunal Supremo (SSTS de 5 de mayo de 2014, de 6 de mayo de 2014, de 13 de febrero de 2015 y 25 de enero de 2016) cuestiona el sometimiento de la concesión de autorizaciones de las licencias con conductor a requisitos no legalmente previstos, más aún tras la entrada en vigor de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, en desarrollo de la Directiva 2006/123/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de diciembre de 2010, de libre prestación de servicios, y la Ley 25/2009, de 22 de diciembre.

Por tales razones, debiera reformularse de manera coherente y sistemática el contenido de los apartados propuestos 5 a 9 del art. 107 ROTC.

4. Art. Único.Cuatro PD. Se añade al Reglamento vigente una disposición adicional sexta según la cual «se considerará condición esencial de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, el cumplimiento y mantenimiento de los requisitos necesarios para el traslado temporal de toda o parte de la flota de los vehículos de arrendamiento con conductor a otra isla distinta de aquella en la que esté la sede principal de la empresa titular de la autorización».

No se trata, obvio es, de una condición esencial, concepto en el que se incluyen requisitos subjetivos u objetivos a los que se sujeta la concesión de la autorización. Obtenida esta, su titular deberá cumplir con las obligaciones derivadas. La citada disposición adicional, sin embargo, convierte una obligación legal en un requisito esencial. El efecto del incumplimiento de un requisito es su nulidad; el de una

obligación, una sanción. La norma, pues, está técnicamente deficientemente expresada. Y si lo que se pretende es que tal incumplimiento sea en efecto un requisito esencial para tal clase de autorizaciones, la regulación proyectada debiera integrarse en el art. 108. *bis* ROTC, en base a la habilitación legal dispuesta en el art. 107.2 LOTCC.

5. Disposición adicional única PD. Esta disposición adicional única contiene mandatos normativos complementarios aunque de naturaleza y ubicación asistemática.

Según su apartado 1, «los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor vigentes en el momento de la entrada en vigor de este decreto, que no dispongan del número mínimo de vehículos previsto en el apartado 1.a) del art. 105 ROTC, podrán continuar el ejercicio de su actividad sin cumplir ese requisito, en tanto que tales autorizaciones continúen a su nombre». Se pretende simplemente modificar la disposición transitoria décima.1 ROTC, conforme a la cual:

«(...) quienes a la entrada en vigor de este Reglamento hubieran obtenido el derecho a la explotación de los servicios de arrendamiento con conductor mediante licitación pública, podrán continuar desarrollando esa actividad en las mismas condiciones hasta la expiración de los títulos administrativos que los amparan, debiendo adaptarse a las prescripciones del presente reglamento en el plazo de dos años a la expiración de los citados títulos administrativos».

Por el contrario, el apartado 2 de esta propuesta disposición adicional única contiene respecto de las autorizaciones mencionadas en el apartado 1 anterior un régimen especial de transmisión (que no tiene en cuenta el número mínimo de vehículos en los supuestos que a continuación indica), lo que implica ciertamente una especialidad en el régimen general de transmisión previsto en el art. 112 ROTC.

En consecuencia, tales normas no debieran constituir una disposición adicional única de la norma propuesta sino, en el primer caso, una modificación de la disposición transitoria décima.1 ROTC, y en el segundo caso, una modificación del art. 112 ROTC, o su consideración como disposición adicional del Reglamento vigente.

La disposición adicional única PD procede en el fondo a modificar la disposición transitoria novena LOTCC (añadida por la Ley 9/2014, de 6 de noviembre), conforme a la cual «las empresas de arrendamiento con conductor deberán adaptarse a las

disposiciones de la presente ley en el plazo de seis meses», por lo que deberán adecuarse tales disposiciones

6. Disposición transitoria única PD. Contiene en sus dos apartados normas que se refieren a autorizaciones de diferente naturaleza, por lo que debieran tener un tratamiento normativo singularizado.

El numeral uno contiene dos normas transitorias distintas. La primera, mantiene hasta el 30 de junio de 2016 la excepción prevista en la disposición transitoria cuarta.³ ROTC en relación con la antigüedad máxima de los vehículos destinados al alquiler sin conductor (la excepción consiste en que se podrá incrementar de 7 hasta 9 años a efectos de visado la antigüedad máxima de los vehículos de las empresa de arrendamiento sin conductor). La segunda, concierne a aquellas empresas que, justamente al amparo de la disposición transitoria cuarta.³ citada, se hubieran acogido a la prórroga de antigüedad, supuesto en el que «podrán seguir desarrollando esa actividad hasta que lleguen a la antigüedad de 9 años». Se trata pues de una modificación sustancial de la antedicha disposición transitoria cuarta y tal hubiera debido ser el fin de la norma propuesta en vez de ser una transitoria única.¹ del Proyecto de Decreto.

El segundo objetivo de la disposición transitoria única concierne a las empresas titulares de autorizaciones de arrendamiento con conductor.

Se trata en efecto de una norma de contenido transitorio por cuanto se refiere a aquellas empresas que tuvieran toda o parte de su flota en isla distinta de la principal a la entrada en vigor del presente Decreto, disponiéndose que «habrán de retornar a la isla en la que la empresa titular de las autorizaciones tenga su sede principal en el plazo máximo de un mes, a partir de la entrada en vigor de la presente norma, siempre y cuando no acrediten, antes de quince días de la finalización de dicho plazo, el cumplimiento de los requisitos que para el traslado temporal se establecen en el apartado tres del artículo único del presente Decreto». Es, justamente, lo que dispone el art. 109.9 ROTC. Si el traslado temporal obedece a la existencia un acontecimiento puntual, el traslado debe finalizar salvo que se acrediten los requisitos previstos para los traslados temporales.

C O N C L U S I Ó N

El Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de desarrollo de la Ley 13/2007, de 17 de mayo, de Ordenación del Transporte por Carretera de

Canarias, aprobado mediante el Decreto 72/2012, de 2 de agosto, en determinados aspectos relativos al arrendamiento con conductor se ajusta al marco jurídico de aplicación, sin perjuicio de las observaciones señaladas en el Fundamento IV de este Dictamen.