

Roj: SAN 456/2014 - ECLI:ES:AN:2014:456
Id Cendoj: 28079230082014100058
Órgano: Audiencia Nacional. Sala de lo Contencioso
Sede: Madrid
Sección: 8
Nº de Recurso: 1257/2011
Nº de Resolución:
Procedimiento: CONTENCIOSO
Ponente: MERCEDES PEDRAZ CALVO
Tipo de Resolución: Sentencia

SENTENCIA

Madrid, a siete de febrero de dos mil catorce.

Vistos los autos del recurso contencioso-administrativo núm. 1257/2011 que ante esta Sala de lo contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional ha promovido el Procurador de los Tribunales **Sr. Batillo Ripoll** en nombre y representación de **UNIÓN NACIONAL DE AUTOTURISMO** contra la Orden dictada por el Ministro de Fomento el día 18 de noviembre de 2011 dictada en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, frente a la Administración del Estado representada y defendida por el Abogado del Estado, con una cuantía indeterminada. Ha sido codemandada la **CONFEDERACIÓN DEL TAXI DE ESPAÑA** representada por a Procuradora **Sra. Munar Serrano**. Ha sido Ponente la Magistrado **D^a MERCEDES PEDRAZ CALVO**.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO- Por la representación procesal indicada se interpuso recurso contencioso-administrativo el día 28 de diciembre de 2011 contra la resolución más arriba indicada.

Por decreto de la Sra. Secretario se acordó la admisión a trámite del recurso y la reclamación del expediente administrativo.

SEGUNDO- Mediante escrito de 3 de abril de 2.012 a parte actora formalizó la demanda, en la cual, tras exponer los fundamentos de hecho y de derecho que consideró oportunos terminó suplicando la estimación del recurso y se dicte sentencia en la que, estimando el recurso, se declare que la resolución impugnada es nula de pleno derecho o, subsidiariamente, anulable.

TERCERO -. El Abogado del Estado contestó a la demanda para oponerse a la misma, y solicitar su desestimación, exponiendo los hechos y fundamentos de derecho que justifican su oposición al recurso.

La codemandada, contestó igualmente a la demanda mediante escrito en el cual expuso los fundamentos de hecho y de derecho que consideró relevantes, para solicitar la desestimación del recurso.

CUARTO -. Las partes, por su orden, presentaron sus respectivos escritos de conclusiones, para ratificar lo solicitado en los de demanda y contestación a la demanda.

QUINTO -. La Sala dictó Providencia señalando para votación y fallo del recurso la fecha del 5 de febrero de 2014 en que se deliberó y votó habiéndose observado en su tramitación las prescripciones legales.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

PRIMERO- Es objeto del presente recurso de contencioso-administrativo la Orden FOM/3203/2011, de 18 de noviembre, por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.

Dicha Orden fue publicada en el BOE núm. 283 de 24 de noviembre de 2011.

SEGUNDO -. Del escrito de demanda, y de lo que en el mismo se indica resulta que (Hecho Tercero) por la parte actora se impugna la Orden en cuanto modifica el concepto de habitualidad de los vehículos (art. 10) añadiendo "así como otros".

Es necesario señalar que si bien originariamente eran dos las asociaciones recurrentes, UNALT desistió del recurso. Y en el escrito de demanda se hace constar que si bien ambas impugnaban el art. 10, UNAUTO que es la única recurrente "impugna además de lo anterior, expresamente el resto de apartados de la orden que a continuación se detallan al entender que resultan contrarios a la nulidad del art. 181.1ª) b) y f) del R.D. 1211/90 de 28 de septiembre declarados por STS de 14-2-12".

Al exponer los motivos de recurso alega:

- en primer lugar la infracción del art. 24.3 de la ley 50/1997 por no existir informe preceptivo del Ministerio de Administraciones Públicas. Y ello porque habiendo sido modificado por la Ley ómnibus el art. 21 de la ley 25/2009 esta actividad, el arrendamiento de vehículos con conductos, ya no es una actividad de transporte sino un transporte en si, con la consecuencia de que ha devenido en una cuestión que pudiera afectar a la distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas, y por lo tanto, siempre según la parte actora, es exigible el informe previo del MAP.

- Nulidad del apartado uno, artículo 5 "requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones".
- Nulidad del apartado tres, apartado 1 del artículo 10.
- Nulidad del apartado tres, artículo 10.2 pfo. tercero.
- Nulidad del apartado cuatro, pfo. a) del artículo 11.1.
- Nulidad del apartado cinco, artículo 23.
- Nulidad del apartado seis, artículo 24 último inciso.

TERCERO- Se alega en primer lugar que la Orden es nula de pleno derecho al no haberse emitido el informe del Ministerio de Administraciones Públicas previsto en la ley 50/1997, por tratarse de cuestión que pudiera afectar a la distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

El motivo no puede prosperar: el propio Tribunal Supremo, en la sentencia de 14 de febrero de 2012 que constituye la base sobre la que se articula este recurso, desestima una alegación semejante. Desestimación que cobra mayor relevancia teniendo en cuenta que se examinaba la impugnación de un Real Decreto, y se resolvía sobre la pretensión de nulidad del mismo con fundamento en la falta de informe previo del MAP igualmente alegada con referencia al art. 24 de la Ley del Gobierno .

El Alto Tribunal razonó como sigue:

"La falta de dicho informe supone, en efecto, una infracción formal de lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley del Gobierno . Sin embargo, habida cuenta de la finalidad de dicho informe y de las concretas circunstancias del reglamento impugnado, no puede admitirse que dicha infracción determine la nulidad del mismo. En efecto, la exigencia del referido informe al Ministerio de Administraciones Públicas tiene como objetivo tratar de asegurar que no se afecta al orden constitucional de competencias. Ahora bien, en el presente supuesto no se trata de la elaboración de un nuevo reglamento, sino de la modificación parcial de un reglamento estatal anterior, lo que ya de por si supone que, en principio, se está dictando una norma sobre materia de competencia estatal y que no se está alterando el reparto competencial. En consecuencia, el carácter de reforma parcial de un reglamento estatal anterior hace que la omisión del informe del Ministerio de Administraciones Públicas no pueda considerarse un vicio que determine la nulidad del mismo."

En este caso, se trata de la reforma parcial de una Orden Ministerial, la FOM/36/2008 que claramente establece en su art. 4 que el ámbito de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos es todo el territorio nacional.

Además, como señala el Abogado del Estado al contestar a la demanda, el proyecto fue informado por las Direcciones Generales de Transportes de las Comunidades Autónomas, sin que se plantease la afectación de las competencias autonómicas. Idéntica conclusión alcanzó el Secretaría General Técnica del Ministerio de Fomento.

CUARTO- Con carácter previo, y dado que el conjunto de los siguientes motivos de impugnación se fundamenta en la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2012 , que anuló el artículo único punto

catorce del R.D. 919/2010 en lo que respecta a las modificaciones que introduce en el art. 181 punto letras a), b) y f) del mismo, es preciso recordar lo que se anula por la referida sentencia.

En el Real Decreto 919/2010 se establece en el apartado catorce:

Catorce. El punto 1 del artículo 181 queda redactado del siguiente modo:

«1. Para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, que serán de la modalidad prevista en el artículo 92.2 a) de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, será necesario que la persona física o jurídica solicitante cumpla los siguientes requisitos:

a) Disposición de, al menos, un local dedicado a la actividad de arrendamiento de vehículos, con nombre o título registrado y abierto al público previo cumplimiento de los requisitos legales sobre apertura de locales.

b) Disposición en propiedad, leasing o arrendamiento, del número mínimo de vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor que determine el Ministro de Fomento en función de las circunstancias del mercado. Dicho número no podrá ser inferior a cuatro. Los vehículos deberán tener carácter representativo pudiendo, a tal efecto, exigirse unas características mínimas de equipamiento, potencia o prestaciones.

c) No superación de los límites de antigüedad de los vehículos que, en su caso, determine el Ministro de Fomento, en función de las circunstancias concurrentes en el mercado.

d) Suscripción del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, conforme a lo establecido en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre y en el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor, aprobado por Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre."

e) Disposición de garajes o lugares de aparcamiento cuando así lo exija el Ministerio de Fomento o la comunidad autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministerio establezca.

f) Disposición de un mínimo de dos conductores por cada tres vehículos, provistos del permiso de conducir de la clase BTP, en régimen de alta en la Seguridad Social y contratados a jornada completa.

g) Las demás que, por resultar necesarias para el adecuado ejercicio de la actividad, determine el Ministro de Fomento o, de acuerdo con las previsiones realizadas por éste, la comunidad autónoma competente por delegación del Estado para el otorgamiento de las correspondientes autorizaciones, debiendo ésta respetar las reglas que, en su caso, el referido Ministro establezca.»

Son los apartados subrayados los que son anulados por la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2012.

Y es en relación con esta sentencia que se alega la nulidad del art. 5 de la Orden FOM/36/2008 en la redacción que resulta como consecuencia de lo establecido en el apartado uno de la Orden impugnada, que es la FOM/3203/2011.

El precepto tiene el siguiente tenor literal:

«Artículo 5. Requisitos para el otorgamiento de las autorizaciones.

Para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, será necesario acreditar ante el órgano competente, el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Ser persona física, no pudiendo otorgarse autorizaciones de forma conjunta a más de una persona ni a comunidades de bienes, o bien persona jurídica, debiendo revestir en este caso la forma de sociedad mercantil, sociedad laboral o cooperativa de trabajo asociado.

b) Tener nacionalidad española, encontrarse amparado por el Régimen comunitario de extranjería recogido en el Real Decreto 240/2007, de 16 de febrero, o contar con las oportunas autorizaciones recogidas en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, reguladora del Régimen General de Extranjería, y en su normativa de desarrollo, respecto a la realización de la actividad profesional de transportista en nombre propio.

c) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas por la legislación vigente.

d) Cumplir las obligaciones laborales y sociales exigidas en la correspondiente legislación.

e) Disponer de un local dedicado a la actividad en el municipio donde se encuentren domiciliados los vehículos, que reúna los requisitos exigidos en el artículo 9.

f) Disponer del número de vehículos establecido en el artículo 10, dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor, que reúnan las condiciones relacionadas en el artículo 11.

g) Acreditar la existencia del número de conductores previsto en el artículo 12, que reúnan las condiciones que en el mismo se establecen.

h) La empresa deberá tener cubierta, mediante uno o varios seguros, su responsabilidad civil por los daños que pudieran sufrir los viajeros como consecuencia del transporte, hasta, al menos, la cantidad de 50 millones de euros, circunstancia que se acreditará mediante el justificante de la suscripción de aquéllos.»

La nulidad devendría como consecuencia de la sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2012 que declaró nulos los apartados a , b y f del art. 181.1 del Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre , que regulaban la exigencia de local, número y caracterización de los vehículos y contratación de personal al no tener cobertura legal por haberse suprimido el art. 135 de la LOTT . La actora entiende que de la sentencia se deriva la nulidad de los apartados e), f) y g).

El Abogado del Estado alega que los preceptos cuya anulación se pretende no fueron objeto de modificación por la Orden recurrida y quedan fuera de este recurso.

De la lectura de la Orden resulta que la misma recoge un nuevo texto del art. 5, y no una alteración puntual de determinados párrafos, lo que autoriza a esta Sala a enjuiciar si los apartados e) f) y g) de dicho precepto son contrarios a derecho.

La mera comparación entre el texto de los preceptos del Real Decreto declarados nulos por el Alto Tribunal y los recogidos en las mencionadas letras del art. 5 redactado por la Orden impugnada pone de manifiesto que son iguales, con las únicas salvedades de la remisión por este artículo según queda redactado por la Orden impugnada, al número de vehículos y sus condiciones y características (arts. 10 y 11) a la acreditación de la disposición del local (art. 9) y los conductores de los vehículos (art. 12).

Debe en consecuencia estimarse este primer motivo de recurso y declarar contrarios a derecho los apartados e, f) y g) del art. 5 de la Orden FOM/36/2008 en la redacción dada por el artículo único apartado de la Orden impugnada

QUINTO- . Se alega a continuación la nulidad del apartado tres, en concreto, el art. 10 modificado, relativo a la acreditación de la disposición de un número mínimo de vehículos.

Se impugna el apartado 1 que dice literalmente:

"1. Las empresas dedicadas a la actividad de arrendamiento con conductor habrán de disponer en todo momento, bien en propiedad, leasing o arrendamiento, de, al menos, diez vehículos dedicados a la actividad, que reúnan las condiciones previstas en el artículo siguiente.

La disposición efectiva de los vehículos exigidos en este artículo se acreditará mediante la presentación de los correspondientes permisos de circulación expedidos a nombre del titular de la autorización, junto con las tarjetas de inspección técnica periódica de los mismos."

Si bien es cierto que como alega el Abogado del Estado, la Orden impugnada no altera los términos de la Orden FOM/36/2008, de la lectura de la sentencia del Tribunal Supremo resulta que se anulan los citados preceptos del Reglamento porque, como dice literalmente el Alto Tribunal, se han derogado dos artículos que establecían un conjunto de requisitos mínimos en relación a las características de los vehículos, la disposición de locales, etc. y el nuevo precepto no los establece, añadiendo la sentencia:

"...resulta contrario a la modificación legislativa operada por la Ley 25/2009 que, habiendo quedado suprimidos los preceptos legales en los que se apoyaban estas exigencias, el Gobierno las establezca de nuevo por vía reglamentaria."

Con este fundamento, debe estimarse este motivo de recurso y anularse el apartado 1 del art. 10 de la Orden FOM/36/2008 según la redacción dada por artículo único apartado 3 de la Orden impugnada.

La recurrente impugna igualmente el apartado 10.2 pfo. 3º:

"Se entenderá que, en todo caso, un vehículo no ha sido utilizado habitualmente en la prestación de servicios destinados a atender necesidades relacionadas con el territorio en que se encuentra domiciliada la

autorización en que se ampara, cuando el 20 por ciento o más de los servicios realizados con ese vehículo dentro de un mes natural no haya discurrido, ni siquiera parcialmente, por dicho territorio.

La parte considera, en relación al porcentaje del 20% del concepto de habitualidad, que es contrario a lo dispuesto en la ley 25/2009 y a lo establecido por el Tribunal Supremo en la sentencia de 14 de febrero de 2012, Alega la recurrente que si el arrendamiento de vehículos con conductor solo puede efectuarse en vehículos de turismo (ex. Art. 134.1 LOTT) y a su vez esta actividad es considerada transporte discrecional y se le aplican todas las normas que resulten del transporte discrecional (ex. Art. 134.2 LOTT) deben aplicarse las limitaciones que el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres contempla en relación con los transportes públicos en vehículos de turismo, es decir, la prohibición de que se inicien los servicios fuera del término municipal donde esté domiciliada la autorización.

De la sentencia del Tribunal Supremo no resulta la consecuencia que en este concreto extremo alcanza la actora, ni resulta que "por analogía o interpretación extensiva de los artículos 125 y 127 del ROTT" pueda declararse contraria a derecho la cláusula del 20% no apreciándose la alegada vulneración del principio de jerarquía normativa. Como sostiene el Abogado del Estado, no basta para alcanzar la conclusión pretendida el que el art. 134 de la LOTT contemple que el arrendamiento con conductor sea considerado como transporte discrecional de viajeros: si el precepto citado estableciese una absoluta equiparación o identidad, dejaría de tener sentido la diferencia entre taxi y alquiler de vehículo con conductor.

Debe desestimarse este motivo de recurso.

SEXTO - Se impugna a continuación el apartado 4 en relación a la modificación del pfo. a) del art. 11.1. En concreto la siguiente disposición:

"a) Motor con una potencia igual o superior a 13 caballos de vapor fiscales (CVF) para vehículos de hasta 5 plazas incluido el conductor. Cuando se trate de vehículos de más de 5 plazas, deberán tener una potencia fiscal igual o superior a 18 CVF, la cual podrá reducirse a 16 CVF cuando el vehículo tenga una longitud superior a 5 metros."

La actora sostiene que con fundamento en la sentencia del Tribunal Supremo reiteradamente citada y dado que por la misma se declaran nulos los apartados a, b y f del art. 181 del R.D. 1211/1990 que se referían a la exigencia de local, número y caracterización de los vehículos, igualmente debe declararse nulo el precepto de la Orden impugnada por ser contrario al principio de jerarquía normativa.

Alega además que la rebaja de la cilindrada perjudica la adquisición de vehículos de energías alternativas híbridos y eléctricos que tienen un caballaje inferior, incumpléndose así la normativa europea sobre contaminantes, y en concreto el Reglamento CE 715/2007.

El Tribunal Supremo anuló la exigencia de que los vehículos tengan carácter representativo y que para ello se puedan exigir unas características mínimas de equipamiento, potencia o prestaciones y esta Sala considera que el precepto reproducido más arriba, e impugnado, claramente establece estas exigencias que el Tribunal Supremo declaró nulas.

El Abogado del Estado alega que la citada previsión de la Orden debe confirmarse puesto que es aplicable la LOTT al arrendamiento de vehículos con conductor, y el art. 92.2.a) de esta establece que :

" Las autorizaciones a que se refiere el apartado c) del punto 1 anterior podrán revestir a su vez las dos siguientes modalidades: a) estar referidas, en cada momento, a uno o varios vehículos concretos. En este caso, se establecerá reglamentariamente el procedimiento para realizar a instancia del autorizado la citada referencia a un vehículo distinto que reúna las condiciones exigibles. ..."

El apartado c) citado contemplaba la modalidad de autorización a la empresa transportista estableciendo limitaciones específicas en relación con los vehículos que hayan de utilizarse para el transporte y, en su caso, con la capacidad de carga u otras características de los mismos.

Esta Sala considera que si bien el precepto legal remite a la concreción reglamentaria el establecimiento de condiciones, las establecidas por el Real Decreto 1211/2011 en relación con las concretas características debatidas, fueron declaradas contrarias a derecho por el Tribunal Supremo y el Alto Tribunal ha insistido en la misma línea de razonamiento en las recientes sentencias de 26 y 27 de enero de 2014, en las que señala:

"..... las modificaciones introducidas por la Ley 25/2009 sobre la Ley 16/1987, al suprimir el artículo 49 de esta última, dejaron sin efecto los supuestos de restricción y condicionamiento del acceso al mercado del transporte (y de las actividades auxiliares y complementarias) que en él se establecían previamente."

Restricciones y condicionamientos que eran -hasta ese momento- admisibles por razones económicas ligadas, entre otras hipótesis, a los desajustes entre la oferta y la demanda; a la búsqueda de "una situación de mercado equilibrado" para evitar que el aumento de la oferta fuera susceptible de producir aquellos desajustes y disfunciones; y a la voluntad administrativa de implantar un "dimensionamiento idóneo de la capacidad de las empresas" o promover "la mejor utilización de los recursos disponibles".

Por mucho que se pretenda diferenciar de aquellas medidas limitativas (a las que se referirá más en concreto el artículo 50 de la Ley 16/1987, asimismo suprimido por la Ley 25/2009) las contenidas en la Orden FOM/36/2008, como pretende la Dirección General de Transportes del Ministerio de Fomento en su resolución de coordinación 1/2010, lo cierto es que la finalidad y el sentido de estas últimas es el mismo al que respondían los artículos 49 y 50: ajustar la oferta y la demanda de una determinada clase de transporte armonizando su desarrollo del modo "equilibrado" que la Administración considera más adecuado, a cuyo efecto ésta restringe las autorizaciones VTC de modo que no superen una determinada proporción de los servicios de taxis.

Tal designio, sin embargo, no era alcanzable a la vista de la reforma acometida por la Ley 25/2009 y de hecho el propio legislador ha tenido, años después, que introducir una nueva modificación de la Ley 16/1987 para que la regulación de los transportes terrestres de viajeros vuelva a permitir limitaciones reglamentarias a las autorizaciones para arrendamiento de vehículos con conductor. El renacer de estas limitaciones se vincula, según la nueva Ley 9/2013 (inaplicable racione temporis a este litigio, como resulta obvio) a las restricciones cuantitativas que, en el ámbito autonómico o local, se puedan establecer para el transporte público de viajeros en vehículos de turismo.

La redacción que la nueva Ley 9/2013, de 4 de julio, ha dado al artículo 48 de la Ley 16/87, de Ordenación de los Transportes Terrestres, legítima por lo tanto, a partir de su entrada en vigor y con las reservas que se desprenden de su contenido, las limitaciones a las que la Ley 25/2009 privó de cobertura normativa y que la Sala de instancia, con acierto, consideró inaplicables a las autorizaciones denegadas por la Comunidad de Madrid en el año 2010.".

Con este fundamento la Sala considera que debe estimarse este motivo de impugnación y anular el apartado el apartado 4 de la Orden impugnada en cuanto da nueva redacción al pfo. a) del art. 11.1 de la Orden FOM/36/2008.

SÉPTIMO- . Impugna igualmente el apartado cinco de la orden, que establece el art. 23, condiciones del arrendamiento de vehículos con conductor, en los siguientes términos:

«Artículo 23. Condiciones del arrendamiento de vehículos con conductor.

El arrendamiento de vehículos con conductor deberá contratarse previamente a la realización del servicio en las oficinas o locales de la empresa arrendadora situados en el municipio en el que esté domiciliada la correspondiente autorización, debiendo llevar a bordo del vehículo, conjuntamente con la copia acreditativa del contrato, la correspondiente hoja de ruta salvo en aquellos casos en que en la referida copia del contrato ya se reflejen todos los datos que habrían de constar en la hoja de ruta de conformidad con lo dispuesto en el artículo siguiente.

El arrendamiento deberá encontrarse referido, en todo caso, a la capacidad total del vehículo que se haya de utilizar, sin que quepa alquilar sus plazas de forma separada a distintos arrendatarios.

En ningún caso podrán los vehículos amparados en autorizaciones de arrendamiento con conductor aguardar o circular por las vías públicas en busca de clientes, ni realizar la recogida de los que no hayan contratado previamente el servicio.

Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento con conductor no podrán abandonar el lugar en que habitualmente se encuentren guardados o estacionados sin llevar a bordo la documentación prevista en el primer párrafo, en los términos en los que se señala; salvo que se acredite que su desplazamiento tiene como causa la realización de operaciones de revisión, reparación o mantenimiento del propio vehículo.»

La actora considera que por la supresión del art. 135 de la LOT y la declaración de nulidad del art. 181.1.a del ROTT esta obligación es contraria a derecho.

El Abogado del Estado alega nuevamente que esta exigencia estaba en la Orden FORM/36/2008 y en el art. 182.1 del ROTT.

Hay que recordar que el Real Decreto 919/2010 señala en su exposición de motivos:

"La Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, en su artículo 21 ha modificado diversos preceptos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, especialmente en lo que afecta al ejercicio de la actividad de arrendamiento sin conductor. Asimismo, ha actualizado diversos preceptos que actualmente habían quedado obsoletos. Esta modificación aconseja adaptar el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre a la nueva regulación.

Concretamente, se estima procedente dar una nueva redacción a los artículos 28, 41.2, 42, 161, 165.1, 176, 177, 178, 180, 181, 184 y 185 del mencionado Reglamento, Asimismo, y por idéntica causa, procede derogar el artículo 44, el punto 3 del artículo 45, y los artículos 174, 175 y 188 a 192 del referido Reglamento."

No fue modificado por tanto el art. 182 del Real Decreto 1211/1990 cuyo tenor literal era el siguiente:

"Artículo 182.

1. El servicio de arrendamiento de vehículos con conductor deberá contratarse previamente en las oficinas o locales de la Empresa arrendadora situados en el municipio en el que esté domiciliada la correspondiente autorización, debiendo llevarse a bordo del vehículo copia acreditativa del contrato. En ningún caso podrán los correspondientes vehículos aguardar o circular por las vías públicas en busca de clientes, ni realizar la recogida de los que no hayan contratado previamente el servicio.

A efectos de control administrativo de formalización de los contratos de arrendamiento deberá realizarse de conformidad con las prescripciones establecidas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, debiendo incluirse en los mismos aquellos datos que dicho Ministro determine.

2. Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor habilitarán para la realización de servicios tanto urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional, siempre que el vehículo haya sido previamente contratado de conformidad con lo dispuesto en el punto anterior.

3. Serán de aplicación en relación con el régimen de precios la mismas reglas establecidas en el artículo 176.6, en relación con la actividad de arrendamiento de vehículos sin conductor.

4. Los vehículos dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor no podrán llevar signos externos identificativos, salvo, en su caso, la placa relativa a su condición de vehículos de servicio público."

De la comparación entre el precepto reglamentario no impugnado en su momento, y el precepto de la Orden Ministerial recurrida, no aprecia la Sala la alegada infracción del principio de jerarquía normativa, ni que de la sentencia del Tribunal Supremo resulte la nulidad de este artículo 23 litigioso.

Debe en consecuencia desestimarse este motivo de recurso.

OCTAVO -. Y se impugna por último el apartado seis de la Orden en cuanto añade un último inciso al art. 24, con el siguiente texto:

« En aquellos casos en los que, de acuerdo con lo previsto en el artículo anterior, la copia acreditativa del contrato contenga los mismo datos exigibles para la hoja de ruta, la obligación por parte de las empresas titulares de las correspondientes autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, de conservar la hoja de ruta durante el plazo de un año resultará de aplicación respecto a los contratos, debiendo encontrarse éstos a disposición de los servicios de inspección por el mismo periodo de tiempo .»

Esta impugnación se fundamenta en que el Tribunal Supremo en un fundamento jurídico de la sentencia entendió que solo caben los requisitos que se deriven de la regulación legal.

La Sala comparte la apreciación que realiza el Abogado del Estado: si el art. 23 exige de la obligación de llevar a bordo del vehículo la hoja de ruta en los casos en que en el contrato de arrendamiento consten todos los datos que deberían aparecer en ella, y esto facilita evitar la duplicidad de documentos, es coherente que se establezca la obligación de conservar la hoja de ruta.

Por otra parte, la valoración que hizo el Tribunal Supremo se limitaba a las exigencias para la obtención de la autorización y esta obligación no guarda relación alguna con la obtención de la autorización sino con el ejercicio de la actividad.

Debe en consecuencia desestimarse este motivo de recurso.

NOVENO -. De cuanto queda expuesto resulta la estimación parcial del recurso y la anulación de los siguientes extremos de la Orden impugnada:



1) el apartado Uno en cuanto da nueva redacción a los apartados e, f) y g) del art. 5 de la Orden FOM/36/2008.

2) el apartado Tres en cuanto da nueva redacción al apartado 1 del art. 10 de la Orden FOM/36/2008.

3) el apartado el apartado 4 en cuanto da nueva redacción al pfo. a) del art. 11.1 de la Orden FOM/36/2008.

En relación con las restantes pretensiones se desestima el recurso y se confirma la resolución impugnada.

DÉCIMO- No procede condenar al pago de las costas a ninguna de las partes al estimarse en parte el recurso, de conformidad con lo dispuesto en el art. 139 de la Ley Jurisdiccional ; siendo de aplicación la redacción posterior a la reforma de la ley jurisdiccional en materia de costas procesales, pues se publicó en el BOE de 11 de octubre de 2011, señalando su Disposición Final que entraría en vigor a los veinte días de dicha publicación, y este recurso se interpuso el día 28 de noviembre de 2011.

En atención a lo expuesto la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional ha decidido:

FALLAMOS

Que debemos **ESTIMAR EN PARTE** como **ESTIMAMOS** el recurso de contencioso-administrativo interpuesto por la representación procesal de **UNIÓN NACIONAL DE AUTOTURISMO** contra la Orden dictada el día 18 de noviembre de 2011 el Ministerio de Fomento descrita en el fundamento jurídico primero de esta sentencia, en los términos establecidos en el fundamento jurídico noveno de esta sentencia. Sin efectuar condena al pago de las costas.

Así, por esta nuestra Sentencia, que se notificará haciendo constar que contra la misma no cabe recurso de casación, siguiendo las indicaciones prescritas en el artículo 248 de la Ley Orgánica 6/1985 , y testimonio de la cual será remitido al Juzgado de origen a los efectos legales, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.