

ANUNCIO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Exp. 901548/18

El Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona, en sesión celebrada el 21 de mayo de 2019, ha adoptado el siguiente acuerdo:

RESOLVER las alegaciones formuladas durante el trámite de información y audiencia pública a los interesados del Reglamento por el que se establecen las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo con conductor de hasta nueve plazas que presten los servicios urbanos en el ámbito del área metropolitana de Barcelona, aprobado inicialmente por acuerdo del Consejo Metropolitano de 26 de febrero de 2019, y, a tal efecto,

ESTIMAR PARCIALMENTE las alegaciones formuladas por la Direcció General de Transports i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, por el señor Iban Sesma Regalado, por la Associació d'empresaris de cotxes de lloguer amb xofer, por el Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), por el Grupo Metropolitano del Partido Popular, por UNAUTO VTC, por UNAUTO VTC Catalunya, por ARES CAPITAL, S.A., por el Ministerio de Fomento, por AUTOCARES IZARO, S.A., por MAXI MOBILITY SPAIN, S.L.U., por la Autoritat Catalana de la Competència, de acuerdo con el informe que obra en el expediente y se da por reproducidos a efectos de motivación.

DESESTIMAR la alegación formulada por el Grupo Metropolitano de Ciudadanos.

INCORPORAR en el texto que se somete a aprobación definitiva las modificaciones que se contemplan en el informe de la Secretaría General.

APROBAR DEFINITIVAMENTE el Reglamento que establece las condiciones de explotación de las autorizaciones de transporte de viajeros en vehículos de turismo de alquiler con conductor de hasta nueve plazas cuando prestan los servicios urbanos en el ámbito del área metropolitana de Barcelona, que consta en el expediente, y que se incorpora a este acuerdo.

PUBLICAR en el Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona el texto íntegro del Reglamento, introducirlo en el tablón de anuncios de la corporación y anunciar en el Diario Oficial de la Generalitat de Catalunya la referencia del Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona en que se publique íntegramente el texto del Reglamento.

NOTIFICAR esta resolución a los Ayuntamientos del Área Metropolitana de Barcelona y a los interesados que han comparecido en el proceso de información pública y audiencia.

Contra el presente acuerdo de aprobación definitiva se puede interponer recurso contencioso administrativo ante la Sala del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este anuncio.

Barcelona, 30 de mayo de 2019

El secretario general, Marcel·lí Pons Duat

ANEXO

REGLAMENTO POR EL QUE SE ESTABLECEN LAS CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE DE VIAJEROS EN VEHÍCULOS TURISMO DE ALQUILER CON CONDUCTOR DE HASTA NUEVE PLAZAS (VTC), CUANDO PRESTAN SERVICIOS URBANOS EN EL ÁMBITO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

I

La Ley 9/2013, de 4 de julio, que modifica de nuevo la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) de 1987, resulta básica para entender el objeto de la presente iniciativa reglamentaria.

En la exposición de motivos de esta Ley se establece que la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor es una modalidad concreta de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo, a la que, en consecuencia, le son de aplicación todas las reglas referidas a la actividad de transporte.

Como consecuencia de esta modificación de la LOTT de 1987, se recupera la posibilidad de establecer limitaciones en el otorgamiento de autorizaciones de transporte público (art. 48), estableciendo que el otorgamiento de autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado, de forma que solo se podrá denegar cuando no se cumplan los requisitos exigidos. La norma sigue manifestando que, no obstante, y en conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo esté sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias en el otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esta clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.

Por otro lado, el artículo 91 de la LOTT regula el ámbito territorial sobre el que operan las autorizaciones para transportes discrecionales —incluido el arrendamiento de vehículos de turismo con conductor—, y establece que las autorizaciones de transporte público habilitarán para realizar los servicios en todo el territorio nacional sin limitación por razón de origen o destino del servicio. Quedan exceptuadas de lo anterior las autorizaciones habilitantes para realizar transporte interurbano de viajeros en vehículos de turismo como las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor, que tendrán que respetar las condiciones que, en su caso, se determinen reglamentariamente en relación con el origen, destino o recorrido de los servicios.

En la reforma del Reglamento de la LOTT, aprobada por Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, se suprime la necesidad de informe favorable del respectivo ayuntamiento para el otorgamiento de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC), que venía establecida en los artículos 180 y 181 del Reglamento de 1990. Esto conlleva que, al amparo de una autorización de arrendamiento con conductor, se puedan realizar servicios interurbanos, pero también servicios urbanos sin ningún tipo de participación de los municipios cuyo sistema de transporte pueda resultar afectado.

Por otro lado, el referido Reglamento, en la reforma de 2015, vuelve a permitir la limitación del número máximo de autorizaciones según la ratio de una autorización VTC por cada treinta autorizaciones de vehículos autotaxi. El artículo 181.3 determina que, en ejecución de lo que dispone el artículo 48.2 de la LOTT, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se sujete a limitaciones en la comunidad autónoma o en un municipio, el

órgano competente podrá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor con objeto de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio. A estos efectos se entenderá en todo caso que se produce una situación de desequilibrio, y en consecuencia procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, cuando la relación entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma y las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo (taxis) sea superior a una VTC por cada treinta de taxi.

El Estatuto de Autonomía de Cataluña de 2006 establece que corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros y mercancías por carretera, ferrocarril y cable que transcurran íntegramente dentro del territorio de Cataluña, con independencia de la titularidad de la infraestructura. Esta competencia incluye en todo caso la regulación del transporte urbano y de los servicios de transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo.

Si a lo anterior añadimos la habilitación introducida por la disposición adicional primera del RDL 13/2018 de 28 de septiembre que será objeto de examen en el apartado posterior, podemos afirmar que la competencia reguladora de los transportes que discurren dentro de Cataluña ya no está en el ámbito del Estado y ha quedado dentro del ámbito autonómico catalán.

II

Para establecer la presente regulación, se parte de las siguientes premisas:

- que el arrendamiento de vehículos de turismo con conductor (VTC) constituye una modalidad de transporte discrecional de viajeros diferente del servicio de Taxi
- que es un hecho constatado que los VTC prestan en la práctica un transporte mayoritariamente urbano, por lo menos cuando hablamos del ámbito metropolitano de Barcelona
- que, por lo tanto, la regulación de este transporte corresponde a la Generalitat y no al Estado

El Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor, determina en su artículo 1 que tiene por objeto adaptar la legislación vigente en Cataluña en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor y establecer determinadas condiciones de explotación y control del servicio, en el marco de la habilitación prevista en la disposición adicional primera del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres, en materia de alquiler de vehículos con conductor.

La Ley catalana 12/1987, de 28 de mayo, de viajeros con vehículos de motor, en su redacción actual, se refiere al arrendamiento de vehículos de motor pero no detalla su regulación, de forma que hay que reconducir esta figura de los VTC a alguna de las categorías reguladas en la Ley

catalana, y esta no puede ser otra que la modalidad de los transportes discrecionales (transporte de viajeros sin itinerario ni periodicidad predeterminados).

En los artículos 31 a 34, la Ley catalana vincula estos servicios discrecionales a autorización administrativa. En cuanto a los transportes urbanos, la Ley atribuye a los municipios las competencias de planificación, ordenación y gestión (art. 29). El artículo 38, apartado 3, determina que corresponderá a los ayuntamientos o a los entes metropolitanos legalmente constituidos la ordenación y gestión de los servicios urbanos de transporte con vehículos con capacidad máxima de nueve plazas, incluida la del conductor. En este supuesto, incluso en el caso de servicios interurbanos, la licencia municipal será condición indispensable para poder admitir pasajeros desde el municipio en cuestión, sin perjuicio de la necesaria autorización de la Generalitat.

La reglamentación que nos ocupa sobre el ejercicio de las autorizaciones de VTC se establece a fin de incorporar los efectos y adaptarse a las consecuencias del desarrollo y la tecnología disponible, de forma que no desvirtúe la característica típica de la precontratación para los VTC establecida como medida para salvaguardar la actividad del taxi. Este es el planteamiento alegado en la relevante STS de 4 de junio de 2018.

«El sector del taxi, responsabilidad de las administraciones autonómicas y locales, aunque en sentido técnico jurídico no es un servicio público, siempre se ha considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (que incluye la regulación tarifaria y una contingentación del número de licencias) para garantizar su calidad y seguridad, con exigencias que convierten su prestación en más onerosa. Si se mantiene dicha concepción del servicio del taxi —lo que, en gran medida, es una opción que corresponde a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos—, deberán imponerse determinadas limitaciones al servicio de VTC, dado que, de lo contrario, este servicio acabaría encargándose de la mayoría de los servicios más rentables puesto que se ofrecen en condiciones menos onerosas que los taxistas. De este modo, el conjunto de limitaciones tiene por objeto permitir una competencia equilibrada entre ambas modalidades de transporte urbano y hacer posible el mantenimiento del servicio del taxi en su concepción tradicional, y que se mantiene en la actualidad como un servicio de interés general». «El mantenimiento de un servicio de transporte urbano de este tipo es un objetivo legítimo de los poderes públicos, y asegurarlo puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas reguladoras respecto a los servicios análogos en el mismo segmento del mercado, aunque dichas medidas afecten a la competencia y al derecho de establecimiento, siempre y cuando las medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas» (FJ Sexto).

III

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) de 1987 fue objeto de una importante modificación por aplicación de la Ley 25/2009, de 22 de diciembre (llamada Ley Ómnibus). Según su exposición de motivos, introduce un elemento que ha llevado a la actual situación en el tipo de transporte que nos ocupa, al liberalizar la prestación del servicio de transporte y suprimir la necesidad de autorización administrativa para la actividad de arrendamiento de vehículos.

Mediante esta Ley se suprimen los artículos 49 y 50 de la LOTT, artículos que introducían restricciones y limitaciones en el sistema de acceso al mercado del transporte. Hasta este momento, la convivencia entre taxis y vehículos de arrendamiento con conductor era correcta y proporcionada.

Por otro lado, las continuas modificaciones del ROTT (antes de la Ley Ómnibus) y las diferentes órdenes ministeriales de adaptación a aquellas, introducían elementos que permitían mantener un equilibrio entre las diferentes modalidades de transporte, sin que provocara distorsión entre ellas. La supresión por vía legislativa de cualquier limitación o habilitación para realizar tanto servicios urbanos como interurbanos en todo el territorio nacional por los denominados VTC, así como la aparición de plataformas tecnológicas de intermediación y contratación telemática electrónica, han supuesto la alteración, objetivamente, de los campos de actuación equilibrados y la concurrencia ordenada que tradicionalmente existía entre los servicios de Taxi y los de VTC, desdibujando a la práctica los rasgos diferenciales de ambos servicios para los usuarios.

En esta situación, se pidieron gran cantidad de autorizaciones habilitantes para el arrendamiento de vehículos con conductor.

Todas estas peticiones fueron ordinariamente denegadas por las comunidades autónomas e impugnadas en vía contenciosa administrativa. Las sentencias estimatorias de varios tribunales han supuesto la aparición de un gran número de nuevas autorizaciones de VTC, con el resultado de un gran incremento de vehículos de turismo dedicados al transporte urbano de viajeros, sin distinción a la práctica de su diferente naturaleza y regulación y sin tener en cuenta los requerimientos de la movilidad sostenible de las ciudades.

IV

El Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor. Esta modificación conlleva, de entrada, que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional solo habilita para realizar servicios de ámbito interurbano. Esto quiere decir que este tipo de vehículos y de actividades no puede gestionar servicios de transporte cuyo origen y destino sea el ámbito municipal o metropolitano (artículo 91.1 de la Ley). En consecuencia, este principio, que es el núcleo central de la nueva regulación, tiene que inspirar el criterio restrictivo que la norma otorga al período transitorio, durante el cual los titulares pueden seguir prestando servicios de carácter urbano (disposición transitoria única, 1.a) como *habilitaciones temporales indemnizatorias* (Disposición transitoria única, 2).

Por todo ello el Real Decreto Ley 13/2018 reitera la habilitación a las comunidades autónomas y a los entes locales, incluidos los metropolitanos, para establecer determinaciones y limitaciones a los titulares de las autorizaciones cuando los servicios de transporte se prestan en el ámbito autonómico o urbano, respectivamente (Disposición transitoria única, 1.c). Más concretamente, el último párrafo de la disposición adicional primera se refiere a las competencias que puedan corresponder a las entidades locales, según su correspondiente normativa, de cara al establecimiento o modificación efectiva de las condiciones de prestación del servicio cuando éste se presta íntegramente dentro del ámbito del ente local. El Decreto Ley 4/2019, de medidas

urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor, desarrolla la habilitación concedida en el Real Decreto Ley 13/2018, también referida a los entes locales.

Estas condiciones de prestación son las referentes a: condiciones de precontratación, solicitud de servicios, captación de clientes, recorridos mínimos y máximos, servicios y horarios obligados y especificaciones técnicas de los vehículos (Disposición adicional primera, a).

En base a estas habilitaciones, la Generalitat de Catalunya ha ejercido sus competencias normativas y ha aprobado el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor.

Esta norma con rango legal establece, en primer lugar, el reconocimiento de la competencia de los entes locales en la ordenación y gestión de las diferentes modalidades de servicios urbanos de transporte con vehículos con conductor de hasta nueve plazas cuando el origen y el destino sea el mismo municipio o área metropolitana (artículo 2, que modifica los apartados 3 y 4 del artículo 38 de la Ley 12/1987, de 28 de mayo), con el fin de mejorar la gestión de la movilidad interior de viajeros o de garantizar el control efectivo de las condiciones de prestación de los servicios, respetando los criterios de proporcionalidad establecidos en la normativa vigente. Este reconocimiento se completa mediante el reconocimiento explícito de la facultad local para establecer o modificar las condiciones de explotación según lo visto anteriormente, tanto para estas finalidades como para otros títulos competenciales que se examinan en el apartado siguiente.

El Área Metropolitana de Barcelona ejerce su facultad reglamentaria en esta materia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.a) de la Ley 31/2010, de 3 de agosto, por la que se constituye el Área Metropolitana de Barcelona en aplicación de las facultades de intervención administrativa en los servicios urbanos de transporte con vehículos de capacidad de hasta nueve plazas incluido el conductor, según lo dispuesto en el artículo 14.B, apartado c); y de acuerdo con el artículo 38.3 de la Ley 12/1987, de 28 de mayo, al que deberán añadirse las competencias para coordinar y gestionar los servicios complementarios de la movilidad que comportan el uso especial o privativo de la vía pública y la promoción del transporte sostenible previstos en el artículo 14.B) apartados e y f, de la citada Ley del Área Metropolitana de Barcelona.

V

El Decreto Ley de la Generalitat, entre otros aspectos, argumenta la motivación y la justificación de la proporcionalidad y conveniencia del establecimiento de un período mínimo de precontratación, que fija en quince minutos de diferencia entre el momento en que se contrata el servicio (mediante su alta en el registro de servicios correspondiente) y el momento del inicio efectivo del mismo mediante el acceso del usuario al vehículo.

El prefacio del Decreto Ley dice que esta es una medida hecha de forma general para toda Catalunya, y también dice que esta medida respeta la legislación vigente en materia de unidad de mercado. Lo justifica en el sentido de que responde a las características propias de la actividad

de arrendamiento de vehículos con conductor, que configura la precontratación como un elemento esencial de estos servicios. Se parte de la base de que tiene que existir precontratación, y su concreción en un determinado período de tiempo se fundamenta en la protección de los usuarios, a fin de que puedan tener un tiempo mínimo para poder tomar una decisión sobre el servicio que han precontratado pero que no se ha llegado a prestar todavía. También se fundamenta este período en el hecho que la Administración pueda velar por su cumplimiento. Se quiere que la Administración disponga de un tiempo para poder controlar efectivamente que en cada caso se ha producido la precontratación, y esto no sería posible si este requisito se pudiera cumplir de forma inmediatamente anterior al inicio de la prestación efectiva del servicio.

Cuando las dos disposiciones legales aquí analizadas dan entrada a la competencia local para modificar las condiciones de la precontratación lo hacen en base a otros títulos jurídicos y competenciales, como son la utilización del dominio público viario, la gestión del tráfico urbano, la protección del medio ambiente y la prevención de la contaminación atmosférica. De estos, los dos primeros son ámbitos competenciales que corresponden exclusivamente a los entes locales, mientras que los relacionados con el medio ambiente y la contaminación son compartidos o concurrentes con las competencias de otras administraciones, dentro del marco general de la mejor gestión de la movilidad interior de viajeros y la garantía del control efectivo de las condiciones de prestación de los servicios, en el que también son partícipes las administraciones locales.

En el fondo, las cuatro competencias hacen referencia a la intensidad del tráfico y a sus efectos sobre la movilidad urbana y sobre la contaminación atmosférica. Viene a decirse, por lo tanto, que los entes locales pueden incrementar el tiempo de precontratación por razón de los efectos de la circulación de estos vehículos en la calidad del aire al medio urbano, en la congestión y seguridad vial y en la correspondiente utilización del dominio público viario.

Debe tenerse en cuenta que la normativa y el planteamiento actual apostan por una movilidad sostenible. En este sentido, el propio Plan Metropolitano de Movilidad Urbana, aprobado inicialmente por el Consejo Metropolitano del AMB en sesión celebrada el 26 de marzo de 2019, determina un modelo metropolitano de movilidad saludable y sostenible, mediante el cual se pretende minimizar los efectos de la movilidad en la salud de la población y que tiene el objetivo de reducir el impacto medioambiental y los efectos en el cambio climático. A su vez, el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana propone la definición de un marco normativo que regule los vehículos de turismo con conductor para completar el servicio de taxi regular y optimizar el sistema, sin dejar de lado el hecho que el otorgamiento en los últimos años de numerosas licencias nuevas de vehículos de turismo con conductor que operan en el ámbito del área metropolitana ha provocado un problema de movilidad, así como de su regulación, dado que llevan a cabo servicios similares a los del taxi, pero diferenciados de acuerdo con las características especiales de la modalidad de vehículos de turismo con conductor (Clase C, servicios especiales o de abono). Ante dicho escenario, la complementariedad de los servicios de los vehículos de turismo con conductor, deberá realizarse con el mínimo coste ambiental posible, por coherencia con la política y los planes de movilidad actuales y en consonancia con otras medidas que se están llevando a cabo en otros servicios de transporte público.

De conformidad con los informes técnicos disponibles, formulados en la fase de redacción del presente Reglamento, se ha comprobado que mediante un incremento del tiempo de precontratación se está consiguiendo no perjudicar la congestión y, en consecuencia, se está protegiendo mejor la calidad ambiental y la seguridad vial. Esto se justifica por dos factores: por un lado, en base a los efectos de la acumulación de la oferta en determinados lugares y momentos, lo que comportaría mayores desplazamientos para atender servicios en otros lugares del territorio con menos demanda, así como para estacionar en los espacios habilitados que no comporten la captación inmediata de clientes; y por otro lado, un mayor período de precontratación permite una planificación más optimizada de los servicios VTC, esto es, una mejor utilización de los vehículos con licencia VTC, en términos de menos vehículos/km y número de licencias necesarias, para servir a una determinada demanda, especialmente con las tecnologías de la información y comunicación disponibles actualmente. De hecho, este uso más cuidadoso de recursos enfatiza uno de los efectos derivados del artículo 4.3 del Decreto Ley de la Generalitat de Catalunya 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor, en el que se establece la obligatoriedad de estacionamiento cuando los vehículos con licencias VTC no están atendiendo a clientes, lo que permite evitar buscar clientes circulando, reduciendo así los efectos sobre la contaminación y la congestión de estos viajes.

Además de los aspectos ambientales y de gestión del tránsito, una ampliación del período de precontratación permite, asimismo, garantizar el acceso de todos los usuarios a este tipo de servicios, incluso a los que se encuentren en lugares más alejados del ámbito central de la metrópolis o de los cascos urbanos más densos, dentro del extenso ámbito territorial metropolitano de 636 km² y 36 municipios.

En consecuencia, debe entenderse, tal como se justifica en los informes técnicos y jurídicos que figuran en el expediente administrativo que ha dado lugar a este Reglamento, que las especiales características de la movilidad metropolitana, su densificación en determinados ámbitos territoriales y momentos, la extensión del ámbito en el que se quiere dar cobertura con los servicios y la fragilidad de sus condiciones ambientales, aconsejan establecer un período superior para la precontratación, según se regula en este Reglamento.

VI

Por otro lado, el Reglamento regula el registro de vehículos a los efectos de organizar las condiciones de explotación, para poder controlar el su cumplimiento de la forma más fácil y segura.

Con la misma finalidad, ordena las características de los vehículos, los requisitos del personal afecto al servicio, así como el resto de condiciones de explotación, especialmente lo referido a la prohibición de contratación inmediata, la necesidad de que los vehículos estacionen en lugares adecuados, los días de descanso semanal y los horarios de prestación.

Se prevé que el Área Metropolitana de Barcelona, mediante su organismo autónomo, el Instituto Metropolitano del Taxi, pueda determinar ciertas situaciones especiales derivadas de las características de la demanda para garantizar la oferta adecuada.

La norma regula el régimen de inspección y sancionador, desarrollando a nivel local los tipos de infracciones y de sanciones fijados en la Ley 12/1987, de 28 de mayo.

Finalmente se introduce una disposición adicional para respetar las condiciones y el régimen tradicional de explotación de las autorizaciones de transporte de VTC que fueron otorgadas por la extinta Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona (Corporación Metropolitana de Barcelona) y por la extinta Entidad Metropolitana del Transporte, así como las autorizaciones otorgadas por la Generalitat de Cataluña con anterioridad a la entrada en vigor de la Orden de 30 de julio de 1998, que establecía la primera limitación según la proporción 1/30 respecto de las licencias de taxi, y que se encuentran operativas a la entrada en vigor de esta norma, en atención a la singularidad de los vehículos utilizados y de los servicios que han estado prestando siempre vinculados a servicios especiales, de carácter puntual y que no compiten ni con las nuevas autorizaciones de VTC ni con el servicio del Taxi.

Por todo ello, el Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona ha aprobado el presente Reglamento, que queda desarrollado en las siguientes normas:

CAPÍTULO I

NORMAS GENERALES

Artículo 1. Objeto y competencias

1. El objeto de este Reglamento es regular las condiciones de explotación de las autorizaciones de vehículos con conductor de hasta nueve plazas cuyos servicios discurran íntegramente dentro del ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, durante el período establecido en la Disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, y según el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor.
2. Se entenderá que un servicio discurre íntegramente dentro del ámbito del Área Metropolitana de Barcelona cuando tenga su origen y su destino dentro de este ámbito.
3. Corresponde al Área Metropolitana de Barcelona el ejercicio de las facultades de intervención administrativa en los servicios urbanos de transporte con vehículos de capacidad de hasta nueve plazas, incluida la del conductor o conductora, según dispone el artículo 14.B, letra c) de la Ley 31/2010, de 3 de agosto, por la que se constituye el Área Metropolitana de Barcelona; y de acuerdo con el artículo 38.3 de la Ley 12/1987, de 28 de mayo, en ejercicio de sus competencias en materia de ordenación e intervención administrativas de los servicios de transporte urbano de viajeros, siempre y cuando tengan origen y destino dentro del ámbito metropolitano, prestados en taxi o mediante el alquiler de vehículos con conductor u otras modalidades similares, al que deberán añadirse las competencias para coordinar y gestionar los servicios complementarios de la movilidad que comportan el uso especial o privativo de la vía pública y la promoción del transporte sostenible previstas en el artículo 14.B, apartados e y f, de la propia Ley del Área Metropolitana de Barcelona.

4. Estas competencias son ejercidas por medio del Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), organismo autónomo de carácter administrativo, de acuerdo con el artículo 2.1 de sus Estatutos, salvo aquellas que según sus estatutos o las leyes se reserven los órganos de gobierno del Área Metropolitana de Barcelona.

CAPÍTULO II

REGISTRO METROPOLITANO DE VEHÍCULOS A EFECTOS DE ORGANIZAR LAS CONDICIONES DE EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS QUE DISCURRAN ÍNTEGRAMENTE DENTRO DEL ÁMBITO DEL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Artículo 2. Autorizaciones sujetas a este Reglamento

Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor objeto del presente Reglamento son las contempladas en la Disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Artículo 3. Inscripción en el Registro de Metropolitano Vehículos

1. Los titulares de las autorizaciones a las que se refiere el artículo anterior que quieran prestar servicios urbanos dentro del ámbito territorial del Área Metropolitana de Barcelona tendrán que instar su inscripción en el Registro Metropolitano de Vehículos a efectos de organizar las condiciones de explotación reguladas en el presente Reglamento y facilitar las comunicaciones de servicio resultantes de su aplicación.
2. No inscribirse en el Registro Metropolitano de Vehículos no eximirá a los titulares de las autorizaciones de VTC de la obligación de cumplir con las normas de prestación de servicios urbanos contempladas en la normativa vigente y en el Reglamento del Área Metropolitana de Barcelona, cuando los servicios que realicen tengan origen y destino dentro de su ámbito territorial.
3. La administración entregará al interesado la acreditación de la inscripción del vehículo en el Registro Metropolitano, así como la información sobre las condiciones de prestación de servicios vigentes en cada momento. La acreditación consiste en una pegatina identificativa que tendrá que ser visible en el vehículo. Tendrá que colocarse en la parte inferior derecha de la luna delantera del vehículo.
4. Los vehículos registrados y acreditados con etiqueta identificativa del Área Metropolitana de Barcelona gozarán de los ajustes, la flexibilización de los servicios y las situaciones especiales previstas en el artículo 16 de este Reglamento.

Artículo 4. Contenido del Registro Metropolitano de Vehículos.

1. Los datos que deberán facilitar los titulares de las autorizaciones a que hacen referencia los artículos anteriores serán los siguientes:

- a) Identificación del titular, sea persona física o jurídica
- b) Domicilio
- c) Número de autorización del órgano competente de la Generalitat de Cataluña

- d) Marca y modelo del vehículo, matrícula y número de bastidor, número de plazas y régimen de titularidad.
- 2. Los datos objeto de inscripción en el Registro Metropolitano de Vehículos tendrán que justificarse documentalmente. Los datos del apartado d) pueden justificarse con remisión al registro público donde ya figuren inscritos.
- 3. Cualquier cambio o alteración en los datos objeto de inscripción en el Registro tendrá que ser comunicado y justificado ante el mismo.
- 4. La Administración facilitará a los interesados los modelos normalizados para rellenar estos trámites y aprobará el procedimiento administrativo correspondiente.

Artículo 5. Cumplimiento de las condiciones

La Administración podrá requerir en cualquier momento al interesado porque acredite que reúne todos los requisitos de prestación del servicio exigidos en este Reglamento.

CAPÍTULO III DE LOS VEHÍCULOS

Artículo 6. Régimen de titularidad del vehículo

El titular de la autorización tendrá que ser titular del vehículo que se proponga para prestar el servicio, en régimen de propiedad, *renting*, *leasing*, o arrendamiento.

Artículo 7. Sustitución de vehículo

El titular de la autorización podrá sustituir el vehículo adscrito a la misma por otro que reúna las condiciones establecidas en este Reglamento, previa comunicación al órgano competente.

Artículo 8. Requisitos de los vehículos

Los vehículos adscritos a las autorizaciones que estén inscritos en el Registro Metropolitano de Vehículos para realizar servicios urbanos tendrán que reunir los siguientes requisitos:

- a) Tener una antigüedad máxima de diez años desde su primera matriculación. Como excepción, los vehículos adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida que certifiquen su adaptación según la norma UNE 26494 y los vehículos con etiqueta 0 establecida por la Dirección General de Tráfico, deberán tener una antigüedad máxima de catorce años desde su primera matriculación.
- b) Ser vehículos clasificados con distintivo ambiental 0 o ECO de la Dirección General de Tráfico, o vehículos de gasolina con distintivo C. En el caso de vehículos con motorización diésel, se admiten los vehículos que puedan ser adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida, según la norma UNE 26494 o la norma que la sustituya, hasta que el mercado disponga de alternativas de combustibles de bajas emisiones para este tipo de vehículos y sin perjuicio de una normativa superior con otras limitaciones. También se admiten vehículos diésel que no puedan ser adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida, según la norma UNE 26494 o la norma que la sustituya, pero si durante el periodo de vigencia de la presente normativa se produce un cambio del vehículo que cuenta con la autorización, entonces el vehículo que lo sustituya deberá disponer del distintivo ambiental 0 o ECO de la Dirección General de Tráfico, o sea un vehículo de gasolina con distintivo C.

- c) Los vehículos de segunda mano que se apliquen a una autorización no podrán exceder de cinco años desde su primera matriculación, o de diez años si se aplica un vehículo de segunda mano adaptado para el transporte de personas con movilidad reducida, según la norma UNE 26494 o norma que la sustituya o deben ser vehículos con etiqueta 0 establecida por la Dirección General de Tráfico.
- d) Los titulares de las autorizaciones para servicios urbanos están obligados a adaptar sus aplicaciones informáticas a los requisitos establecidos en este Reglamento.

CAPÍTULO IV

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 9. Prohibición de circular en busca de clientes

Los vehículos adscritos a las autorizaciones no pueden circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hayan contratado previamente, permaneciendo estacionados en tal efecto. Con esta finalidad, cuando no estén contratados previamente o prestando servicio, los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor tienen que permanecer estacionados fuera de las vías públicas, en aparcamientos o garajes autorizados.

Artículo 10. Vehículo circulando sin pasajeros

Si el vehículo está circulando sin pasajeros, el conductor tendrá que justificar la inscripción del servicio en el registro de servicio correspondiente o, si procede, que se dirige a su lugar de estacionamiento, cuando así sea requerido por los agentes de la autoridad.

Artículo 11. Precontratación

1. Los servicios de VTC tendrán que ser concertados con una antelación mínima de sesenta minutos entre la contratación y la prestación efectiva del servicio.
2. En el supuesto de que las empresas prestadoras del servicio reconozcan que el consumidor o usuario dispone de un intervalo de tiempo para ejercer su derecho de cancelación o dejación, dicho intervalo queda incluido en el intervalo mínimo señalado.

Artículo 12. Geolocalización

No se puede implantar ni practicar la geolocalización que permite a los clientes situar con carácter previo a la contratación los vehículos disponibles adscritos a una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor. Sin embargo, una vez contratado el servicio, el usuario tiene que poder acceder a la información que identifique el vehículo que le prestará dicho servicio.

Artículo 13. Estacionamiento

Cuando la parada y el estacionamiento para la subida y bajada de clientes se efectúe en el espacio público, se realizará de manera que se minimice la afectación en el tráfico rodado y en la ocupación del espacio público de estacionamiento, con sujeción a la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

CAPÍTULO V

PERSONAL AFECTO AL SERVICIO

Artículo 14. Régimen del personal

1. Los titulares de las autorizaciones serán responsables de comprobar que los conductores tienen vigente el carnet de conducir y disponen de los puntos requeridos.
2. Los titulares de las autorizaciones tendrán que ajustar sus relaciones con los conductores de los vehículos a los requerimientos de las normativas de trabajo, de Seguridad Social y de seguridad vial, a efectos de las cuales tendrán que presentar ante el órgano competente de la Administración metropolitana el alta del conductor en la Seguridad Social, el contrato de trabajo y la póliza de seguro, comunicando las altas y bajas y siempre que sean requeridos para ello. La falta de cualquiera de estos documentos será motivo de denuncia ante la Inspección de Trabajo y se considerará al conductor afectado como persona no autorizada para la conducción del vehículo.
3. Los trabajadores autónomos, además de disponer de carnet de conducir vigente con los puntos requeridos, deberán cumplir con la normativa reguladora en cuanto a seguridad social y régimen fiscal que les sea de aplicación.

CAPÍTULO VI

OTRAS CONDICIONES DE PRESTACIÓN DEL SERVICIO

Artículo 15. Descanso semanal y horarios de prestación del servicio

1. Descanso semanal
 - a) Los vehículos adscritos a las autorizaciones para el servicio urbano tendrán dos días de descanso semanal. El primero estará comprendido entre lunes y viernes; el segundo se realizará en sábado o en domingo.
 - b) El descanso semanal se iniciará a las 6.00 horas del día asignado y se prolongará hasta las 6.00 horas del día siguiente.
 - c) Queda absolutamente prohibida la prestación del servicio en días de descanso semanal.
 - d) Los días de descanso se regularán mediante el número de autorización de la Generalitat de Catalunya, de forma que los pares descansarán en domingo y los impares en sábado.
 - e) La Administración metropolitana aprobará la asignación de los días de descanso entre semana en función del número de vehículos que soliciten la autorización de servicios urbanos.
2. Horarios de prestación

Para el servicio diurno, comprendido entre las 6.00 horas y las 22.00 horas, el horario máximo de prestación del servicio será de diez horas, incluidas dos horas de descanso para comidas. Para el servicio nocturno, comprendido entre las 22.00 horas y las 6.00 horas, el horario máximo será de ocho horas.

Artículo 16. Servicios o situaciones especiales

1. Los horarios de prestación del servicio los días de descanso y el tiempo de precontratación se podrán ajustar o flexibilizar en determinadas franjas horarias o períodos temporales, por causas justificadas. Esta flexibilización podrá suponer la ampliación de los horarios de trabajo y la reducción de los días de descanso y del tiempo de precontratación.

2. Entre otros, se entenderá que se da esta situación especial en caso de acontecimientos o situaciones singulares que determinen una gran demanda de movilidad.
3. Estos ajustes deberán ser acordados por resolución motivada del órgano de administración del IMET, previa audiencia a los sectores interesados e información pública, y las resoluciones deberán ser publicadas en los diarios oficiales y en los medios de comunicación.

Artículo 17. Registro de servicios

Los servicios urbanos de transporte regulados en el presente Reglamento deben llevar a cabo la inscripción previa a los registros correspondientes, de acuerdo con lo determinado por la normativa de aplicación.

CAPÍTULO VII PROTECCIÓN DE LOS USUARIOS

Artículo 18. Derechos y deberes de los usuarios de los servicios.

1. Los usuarios tienen derecho a:
 - a) Ser informados de los precios, promociones o recargos que sean aplicables en cada servicio.
 - b) Conocer la matrícula y la acreditación o número de registro para prestar los servicios urbanos del vehículo que le preste el servicio.
 - c) Obtener un recibo o factura donde consten el precio, el origen y el destino del servicio, la fecha, el número de identificación fiscal del titular de la autorización, el número de autorización y la matrícula del vehículo, y que acredite que se ha satisfecho el precio del servicio.
 - d) Que se les faciliten las hojas o aplicaciones oficiales para formular reclamaciones y quejas por el servicio.
2. En el interior de los vehículos tendrán que estar disponibles los cuadros de precios vigentes, el número de matrícula y número de registro del vehículo, para ser consultados en cualquier momento por los usuarios.
3. A los servicios regulados por este Reglamento es de aplicación el Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley general para la defensa de consumidores y usuarios, y otras leyes complementarias, o normas que la sustituyan y desarrollen, en todo aquello que sea de aplicación a los derechos y deberes de los usuarios de servicios de transporte público en vehículos de turismo de hasta nueve plazas.
4. Los usuarios del servicio tienen el deber de:
 - a) Abonar el precio del servicio según las condiciones acordadas.
 - b) Utilizar correctamente los elementos del vehículo y no producir ningún deterioro o destrucción de estos.
 - c) Cumplir el resto de deberes previstos en la normativa de seguridad vial para los usuarios no conductores ateniéndose a tal efecto a las indicaciones del conductor.

CAPÍTULO VII

INSPECCIÓN Y RÉGIMEN SANCIONADOR

Artículo 19. Órgano y personal de inspección

- a) La vigilancia e inspección del servicio de arrendamiento de vehículos de transporte de viajeros con conductor en el ámbito de aplicación de este Reglamento corresponderá al órgano del IMET que estatutariamente las tenga atribuidas, sin perjuicio de las competencias otras administraciones en materia de inspección.
- b) El personal adscrito al servicio de inspección estará obligado a identificarse mediante un documento acreditativo de su condición.
- c) Los inspectores tienen la condición de autoridad en el ejercicio de sus funciones según reconoce el Decreto ley 4/2019.
- d) Los conductores o titulares de los servicios y actividades a los cuales se refiere este Reglamento están obligados a facilitar al personal de los servicios de inspección, en el ejercicio de sus funciones, la inspección de los vehículos y el examen de los documentos vinculados al ejercicio de la actividad que se les requieran, siempre que resulte necesario para verificar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en este Reglamento.

Artículo 20. Responsables

- 1. La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los servicios regulados en este Reglamento corresponderá:
 - a) En las infracciones cometidas en los servicios urbanos, a la persona física o jurídica titular de la autorización, excepto que sea aplicable lo que se prevé en el apartado b).
 - b) En infracciones cometidas por el conductor del vehículo durante la prestación del servicio, a este.
- 2. En las infracciones cometidas por las empresas de mediación del transporte y, en general, por terceras personas que, sin estar comprendidas en el apartado anterior, realicen actividades afectadas por esta norma, a la persona física o jurídica a quien vaya dirigido el precepto infringido o a quien las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

Artículo 21. Infracciones

- 1. Constituyen infracciones administrativas las acciones u omisiones que contravengan las obligaciones establecidas en la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, y en el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor, que se especifican en los artículos siguientes, a título de dolo, culpa o simple negligencia.
- 2. Las infracciones de las normas reguladoras del servicio urbano se clasifican en muy graves, graves y leves.

Artículo 22. Infracciones muy graves

Son infracciones muy graves:

- 1) Obstruir o negarse a la actuación de los servicios de inspección de forma que se impida el ejercicio de las funciones que tienen atribuidas. Se entenderá incluido en este apartado

cualquier supuesto en que los sujetos infractores o la persona que los represente impidan, obstaculicen o retrasen, sin causa justificada, el examen del servicio de inspección de vehículos y de la documentación administrativa.

- 2) Prestar el servicio con el carnet de conducir caducado por sentencia judicial o por falta de puntos.
- 3) Prestar el servicio en condiciones que puedan poner en peligro grave y directo la seguridad de las personas. Se incluye en este apartado la prestación del servicio con niveles de alcoholemia superiores a los permitidos por la legislación vigente o bajo la influencia de estupefacientes. Así mismo, se incluye prestar servicio con vehículos sin la ITV vigente cuando suponga peligro grave y directo para la seguridad de las personas.

Artículo 23. Infracciones graves

Son infracciones graves:

1. Incumplir las condiciones de prestación del servicio en los términos recogidos en este Reglamento que no estén tipificadas expresamente en ningún apartado ni estén calificadas como muy graves, de acuerdo con el artículo 22. Se incluye en este apartado:
2. Prestar servicio sin el seguro obligatorio del vehículo vigente o, si fuera el caso, sin que la póliza cubra la conducción por persona diferente del titular.
3. Prestar servicio con el carnet de conducir caducado.
4. Buscar o captar pasaje mediante la formulación de ofertas en los andenes o vestíbulos de estaciones, aeropuerto, puerto o cualquier otro lugar.
5. No respetar el período de sesenta minutos de contratación previa, en los términos establecidos en el artículo 17 de este Reglamento.
6. Admitir pasaje en parada o estacionamiento o en circulación a mano levantada.
7. Incumplir los horarios y días de descanso establecidos en este Reglamento, a excepción de lo establecido en la Disposición adicional del presente Reglamento.
8. Prestar servicio de conductor sin estar dado de alta en la Seguridad Social.
9. Prestar servicios utilizando la mediación de una persona física o jurídica no autorizada para esta actividad.
10. Prestar servicios con vehículos que no cumplan lo que se establece en los artículos 6, 7 y 8 de este Reglamento.

Artículo 24. Infracciones leves

Son infracciones leves:

- 1) Prestar servicio urbano sin inscribir el servicio en el registro de servicios de la administración competente.
- 2) No acreditar la inscripción del servicio al registro de servicios de la administración competente.
- 3) Falsear o exhibir sin autorización el distintivo que acredita la inscripción al Registro Metropolitano de Vehículos, que se regula en el artículo 3 de este Reglamento.
- 4) Realizar servicios sin llevar en el vehículo la documentación que acredite la posibilidad legal de prestarlo.
- 5) Carecer de los preceptivos cuadros de precios y otros de obligada exhibición para el conocimiento del público.
- 6) Retener objetos abandonados en el vehículo sin dar cuenta a la autoridad competente en el plazo máximo de 48 horas.

Artículo 25. Sanciones

1. Las infracciones leves son sancionadas con una advertencia o multa de hasta 300 euros; las graves, con una multa de 301 a 1.400 euros, y las muy graves, con una multa de 1.401 a 6.000 euros. Si la persona interesada hace efectiva de forma voluntaria la sanción en el plazo de un mes a contar desde la fecha de la notificación del expediente sancionador, la cuantía de la sanción se reducirá en un 30 % y su pago implicará el desistimiento o la renuncia de cualquier acción o recurso por vía administrativa contra la sanción.

2. La comisión de las infracciones señaladas por el artículo 22.2 i 22.3 podrá implicar, además de la sanción pecuniaria que corresponda, el ingreso en el depósito municipal que corresponda hasta que pueda ser retirado el vehículo en condiciones de seguridad.

DISPOSICIÓN ADICIONAL

A los titulares de autorizaciones que lleven a cabo servicios especiales o de abono con identificación previa del usuario o del responsable de un grupo de usuarios y que estén vinculados a eventos o traslados predefinidos, no será de aplicación lo establecido en el artículo 15 del presente Reglamento. No obstante, quedarán sometidos a la aplicación de dicho artículo en los casos en que presten servicios distintos a los descritos con anterioridad. A estos efectos, los titulares de las autorizaciones deberán solicitar al IMET la identificación correspondiente, previa presentación de la documentación que acredite el servicio especial o de abono.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera. Los titulares que a la fecha de entrada en vigor de este Reglamento dispongan de la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor y quieran prestar servicios urbanos tendrán que formalizar su inscripción en el Registro Metropolitano de Vehículos en los términos y a los efectos establecidos en el Capítulo II del presente Reglamento.

Segunda. El IMET aprobará un procedimiento administrativo para establecer el calendario de cambio de vehículos conforme a lo establecido en el artículo 8 de este Reglamento.

Tercera. En la entrada en vigor de este Reglamento, el IMET implantará el registro de vehículos y el procedimiento administrativo para hacerlo efectivo.

Cuarta. SUSPENSIÓN DE LA APLICACIÓN DEL REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE URBANO DISCRECIONAL DE VIAJEROS CON CONDUCTOR EN VEHÍCULOS DE HASTA NUEVE PLAZAS QUE CIRCULEN ÍNTEGRAMENTE EN EL ÁMBITO DEL AREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Se suspende la aplicación del Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circulen íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona, aprobado por acuerdo del Consejo Metropolitano de Barcelona en fecha 26 de junio de 2018 y publicado en el BOPB en fecha 9 de julio de 2018, en tanto que se mantenga la aplicación de la autorización temporal de régimen de prestación del servicio contenida en la disposición transitoria única del Real Decreto Ley 13/2018, de 28 de septiembre, que modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, relativa

a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes en el momento de entrada en vigor de esta ley o cuyas solicitudes estuvieran pendientes de resolución.

DISPOSICIÓN FINAL

Entrada en vigor

Este Reglamento entrará en vigor en el plazo de un mes desde su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia y en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña.