

REGLAMENT QUE ESTABLEIX LES CONDICIONS D'EXPLOTACIÓ DE LES AUTORITZACIONS DE TRANSPORT DE VIATGERS EN VEHICLES DE TURISME DE LLOGUER AMB CONDUCTOR DE FINS A NOU PLACES (VTC), QUAN PRESTEN ELS SERVEIS URBANS A L'ÀMBIT DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

I -

La Llei 9/2013, de 4 de juliol, que modifica novament la Llei d'ordenació dels transports terrestres (LOTT) de 1987, resulta bàsica per entendre l'objecte de la present iniciativa reglamentària.

A l'exposició de motius d'aquesta Llei, es diu que l'activat de lloguer de vehicles amb conductor és una modalitat concreta de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme, a la qual, en conseqüència, li són d'aplicació totes les regles referides a l'activitat de transport.

Com a conseqüència d'aquesta modificació de la LOTT de 1987, es recupera la possibilitat d'establir limitacions a l'atorgament d'autoritzacions de transport públic (art. 48), i s'estableix que l'atorgament d'autoritzacions de transport públic tindrà caràcter reglat, de manera que només es podrà denegar quan no es compleixin els requisits exigits. La norma segueix manifestant que, tanmateix, i de conformitat amb les normes comunitàries i la resta de disposicions que siguin d'aplicació, quan l'oferta de transport públic de viatgers en vehicles de turisme es trobi subjecta a limitacions quantitatives en l'àmbit autonòmic o local, es podran establir limitacions reglamentàries a l'atorgament tant de noves autoritzacions que habilitin per a la realització de transport interurbà en aquesta classe de vehicles com de les que habiliten per a l'arrendament de vehicles amb conductor.

D'altra banda, l'article 91 de la LOTT regula l'àmbit territorial sobre el qual operen les autoritzacions per a transports discrecionals —inclòs el lloguer de vehicles de turisme amb conductor— i estableix que les autoritzacions de transport públic habilitaran per dur a terme els serveis en tot el territori nacional sense limitació per raó d'origen o destí del servei. En resten exceptuades les autoritzacions que habiliten per al transport interurbà de viatgers en vehicles de turisme com les que habiliten per a l'arrendament de vehicles amb conductor, que hauran de respectar les condicions que, si s'escau, es determinin reglamentàriament en relació amb l'origen, el destí o el recorregut dels serveis.

A la reforma del Reglament de la LOTT, aprovada per Reial decret 1057/2015, de 20 de novembre, se suprimeix la necessitat d'informe favorable de l'ajuntament respectiu per a l'atorgament de les autoritzacions per al lloguer dels vehicles turisme amb conductor (VTC), que s'establia als articles 180 i 181 del Reglament de 1990. Això comporta que a l'empara d'una autorització d'arrendament amb conductor es poden efectuar serveis interurbans, però també serveis urbans sense cap mena de participació dels municipis, el sistema dels quals pot resultar afectat.

D'altra banda, l'esmentat Reglament, en la reforma de 2015, torna a permetre la limitació del nombre màxim d'autoritzacions segons la ràtio d'una autorització VTC per cada trenta autoritzacions de vehicles autotaxis. L'article 181.3 determina que, en execució del que disposa l'article 48.2 de la LOTT, quan l'oferta de transport públic de viatgers en vehicles de turisme estigui subjecta a limitacions a la comunitat autònoma o a un municipi, l'òrgan competent podrà denegar l'atorgament de noves autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor a fi de mantenir l'adequat equilibri entre l'oferta d'ambdues modalitats de transport en el seu territori. A aquests efectes s'entendrà en tot cas que es produeix una situació de desequilibri i, en conseqüència, serà procedent denegar l'atorgament de noves autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor quan la relació entre el nombre de les existents al territori de la comunitat autònoma i les de transport públic de viatgers en vehicles de turisme (taxis) sigui superior a una VTC per cada trenta de taxis.

L'Estatut d'Autonomia de Catalunya de 2006 estableix que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou en tot cas la regulació del transport urbà i dels serveis de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme.

Si hi afegim l'habilitació introduïda per la Disposició addicional primera del RDL 13/2018 de 28 de setembre, que serà objecte d'examen en l'apartat posterior, podem afirmar que la competència reguladora dels transports que discorren per dins de Catalunya ha estat extreta de l'àmbit de l'Estat i ha quedat dins l'àmbit autonòmic català.

II

A l'hora d'establir la present regulació, es parteix de les següents premisses:

- que el lloguer de vehicles de turisme amb conductor (VTC) constitueix una modalitat de transport discrecional de viatgers diferent del servei de Taxi
- que és un fet constatat que els VTC presten en la pràctica un transport majoritàriament urbà, almenys quan parlem de l'àmbit metropolità de Barcelona
- que, per tant, la regulació d'aquest transport correspon a la Generalitat i no a l'Estat

El Decret Llei 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor, determina a l'article 1, que te per objecte adaptar la legislació vigent a Catalunya en matèria de transport de viatgers mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor i establir determinades condicions d'explotació i control del servei, en el marc de l'habilitació prevista a la disposició addicional primera del Reial decret Llei 13/2018, de 28 de setembre, pel qual es modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor.

La Llei catalana 12/1987, de 28 de maig, de viatgers amb vehicles de motor, en la seva redacció actual, es refereix a l'arrendament de vehicles de motor però no conté cap regulació, de manera que cal reconduir aquesta figura dels VTC a alguna de les categories regulades a la Llei catalana,

i aquesta no pot ser altra que la modalitat dels transports discrecionals (transport de viatgers sense itinerari ni periodicitat predeterminats).

Als articles del 31 al 34, la Llei catalana subjecta aquests serveis discrecionals a autorització administrativa. Pel que fa als transports urbans, la Llei atribueix als municipis les competències de planificació, ordenació i gestió (art. 29). L'article 38, apartat 3, determina que correspondrà als ajuntaments o als ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i la gestió dels serveis urbans de transport amb vehicles amb capacitat màxima de nou places, inclosa la del conductor. En aquest supòsit, inclús en el cas de serveis interurbans, la llicència municipal serà condició indispensable per poder admetre passatgers des del municipi de què es tracti, sens perjudici de l'autorització necessària de la Generalitat.

La reglamentació que ens ocupa sobre l'exercici de les autoritzacions VTC ve obligada per a incorporar els efectes i adaptar-se a les conseqüències del desenvolupament i tecnologia disponible, de tal manera que la mateixa no suposi desvirtuar la característica típica de la precontractació per a les VTC establerta com a mesura per a salvaguardar l'activitat de taxi. Aquest plantejament és al·legat en la rellevant STS de 4 de juny 2018.

“El sector del taxi, responsabilidad de las administraciones autonómicas y locales, si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (que incluye la regulación tarifaria y una contingentación del número de licencias) al objeto de garantizar su calidad y seguridad, con exigencias que hacen más onerosa su prestación. Si se mantiene tal concepción del servicio del taxi –lo que en gran medida es una opción que corresponde a las comunidades autónomas y ayuntamientos-, es preciso imponer determinadas limitaciones al servicio de VTC, pues de lo contrario este servicio acabaría por realizar la mayoría de los servicios más rentables al ofrecerlos en condiciones menos onerosas que los taxistas. Así, el conjunto de requisitos y limitaciones tiene por objeto permitir una competencia equilibrada entre ambas modalidades de transporte urbano y hacer posible con ello 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 semejante es un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado, a pesar de que tales medidas afecten a la competencia y a la libertad de establecimiento, siempre que las medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas” (FJ Sexto).

III

La Llei d'ordenació dels transports terrestres (LOTT) de 1987 va ser objecte d'una important modificació per aplicació de la Llei Òmnibus (25/2009, de 22 de desembre). Segons la seva exposició de motius, introdueix un element que ha portat a la situació actual en el tipus de transport que ens ocupa, ja que liberalitzava la prestació del servei de transport i suprimia la necessitat d'autorització administrativa per a l'activitat d'arrendament de vehicles.

Mitjançant aquesta Llei, se suprimeixen els articles 49 i 50 de la LOTT, articles que introduïen restriccions i limitacions al sistema d'accés al mercat del transport. Fins aquest moment, la convivència entre els taxis i els vehicles de lloguer amb conductor era correcta i proporcionada.

D'altra banda, les contínues modificacions del ROTT (abans de la Llei Òmnibus) i les diferents ordres ministerials d'adaptació a les modificacions, introduïen elements que permetien mantenir un equilibri entre les diferents modalitats de transport, sense que provoqués distorsió entre si. La supressió per via legislativa de qualsevol limitació o habilitació per a dur a terme tant serveis urbans com interurbans en tot el territori nacional per als denominats VTC, així com l'aparició de plataformes tecnològiques d'intermediació i contractació telemàtica electrònica han alterat, objectivament, els camps d'actuació equilibrats i la concurrència ordenada tradicionalment existents entre els serveis de taxi i els de VTC, i han desdibuixat a la pràctica els trets diferencials d'ambdós serveis per als usuaris.

En aquesta situació, es va demanar una gran quantitat d'autoritzacions que habilitessin per a l'arrendament de vehicles amb conductor.

Totes aquestes peticions van ser ordinàriament denegades per les comunitats autònomes i impugnades en via contenciosa administrativa. Les sentències estimatòries de diversos tribunals han determinat l'aparició d'un nombre molt important de noves autoritzacions de VTC, amb el resultat d'un gran increment de vehicles turismes dedicats al transport urbà de viatgers, sense distinció a la pràctica de la seva diferent naturalesa i regulació i sense tenir en compte els requeriments de la mobilitat sostenible de les ciutats.

IV

El Reial Decret-Llei 13/2018, de 28 de setembre, modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, en matèria de lloguer de vehicles amb conductor. Aquesta modificació comporta, d'entrada, que l'autorització d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional habiliti, exclusivament, per a serveis d'àmbit interurbà. Això vol dir que aquesta mena de vehicles i d'activitats no poden gestionar serveis de transport que tinguin origen i destí sigui en l'àmbit municipal o metropolità (article 91.1). En conseqüència, aquest principi, que és el nucli central de la nova regulació, ha d'inspirar el criteri restrictiu que la norma atorga al període transitori, durant el qual els titulars poden seguir prestant serveis de caràcter urbà (disposició transitòria única 1.a) com a *habilitacions temporals indemnitzatòries* (disposició transitòria única 2).

És per això que el Reial Decret-Llei 13/2018, de 28 de setembre, reitera l'habilitació a les comunitats autònomes i als ens locals, inclosos els metropolitans, per establir determinacions i limitacions als titulars de les autoritzacions quan els serveis de transport es presten a l'àmbit autonòmic o urbà, respectivament (disposició transitòria única 1.c). Més concretament, el darrer paràgraf de la disposició addicional primera es refereix a les competències que puguin correspondre a les entitats locals, segons la seva corresponent normativa, de cara a l'establiment o modificació efectiva de les condicions de prestació del servei quan aquest es presta íntegrament dins l'àmbit de l'ens local. El Decret Llei 4/2019, de mesures urgents en matèria de

transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor desenvolupa l'habilitació concedida al Reial Decret-Llei 13/2018, també referida als ens locals.

Aquestes condicions de prestació són les referents a condicions de precontractació, sol·licitud de serveis, captació de clients, recorreguts mínims i màxims, serveis i horaris obligats i especificacions tècniques dels vehicles (disposició addicional primera a).

Sobre la base d'aquestes habilitacions, la Generalitat de Catalunya ha exercit les seves competències normatives i ha aprovat el Decret Llei 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor.

Aquesta norma amb rang legal determina, en primer lloc, el reconeixement de la competència dels ens locals en l'ordenació i la gestió de les diferents modalitats de serveis urbans de transport amb vehicles amb conductor de fins a nou places quan l'origen i el destí sigui el mateix municipi o àrea metropolitana (article 2, que modifica els apartats 3 i 4 de l'article 38 de la Llei 12/1987, de 28 de maig), amb la finalitat de millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o garantir l'efectiu control de les condicions de prestació dels serveis, tot respectant els criteris de proporcionalitat establerts en la normativa vigent. Aquest reconeixement es completa mitjançant el reconeixement explícit de la facultat local per establir o modificar les condicions d'explotació segons abans hem vist, tant per a aquestes finalitats com per a altres títols competencials que s'examinen en l'apartat següent.

L'Àrea Metropolitana de Barcelona, exerceix la seva facultat reglamentària en aquesta matèria, d'acord amb el que disposa l'article 3, a) de la Llei de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, per la que es constitueix l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en aplicació de les facultats d'intervenció administrativa en els serveis urbans de transport amb vehicles de capacitat de fins a nou places, inclosa la del conductor o conductora, segons disposa l'article 14.B, lletra c) de la referida Llei 31/2010, de 3 d'agost, en relació amb l'article 38.3 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, al que cal afegir les competències per coordinar i gestionar els serveis complementaris de la mobilitat que comporten l'ús especial o privatiu de la via pública i la promoció del transport sostenible previstes a l'article 14, B) apartats e, i f, de la mateixa Llei de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

V

El Decret Llei de la Generalitat, entre altres aspectes, argumenta la motivació i la justificació de la proporcionalitat i conveniència de l'establiment d'un període mínim de precontractació, que fixa en quinze minuts de diferència entre el moment de contractar el servei (mitjançant la seva alta al registre de serveis corresponent) i el moment de l'efectiu inici mitjançant l'accés de l'usuari al vehicle.

El prefaci del Decret Llei diu que aquesta és una mesura feta de manera general per a tot Catalunya, i també diu que aquesta mesura respecta la legislació vigent en matèria d'unitat de mercat. Ho justifica en el sentit que respon a les característiques pròpies de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, que configura la precontractació com un element essencial d'aquests serveis. Es parteix de la base que ha d'existir precontractació, i la seva concreció en un

determinat període de temps es fonamenta en la protecció dels usuaris, a fi que puguin tenir un temps mínim per poder prendre una decisió sobre el servei que han precontractat però que no s'ha arribat a prestar encara. També es fonamenta aquest període en el fet que l'Administració pugui vetllar pel seu compliment. Es vol dir que l'Administració ha de disposar d'un temps per poder efectivament controlar que en cada cas s'ha produït la precontractació, i això no seria possible si aquest requisit es pogués complir immediatament a l'inici de la prestació efectiva del servei.

Quan les dues disposicions legals aquí analitzades donen entrada a la competència local per modificar les condicions de la precontractació ho fan sobre la base d'altres títols jurídics i competencials, com són la utilització del domini públic viari, la gestió del trànsit urbà, la protecció del medi ambient i la prevenció de la contaminació atmosfèrica. D'aquests, els dos primers són àmbits competencials que corresponen exclusivament als ens locals, mentre que els relacionats amb el medi ambient i la contaminació són compartits o concurrents amb les competències d'altres administracions, dins del marc general de la millor gestió de la mobilitat interior de viatgers i la garantia del control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, en què també són participants les administracions locals.

En el fons, les quatre competències fan referència a la intensitat del trànsit i als seus efectes sobre la mobilitat urbana i sobre la contaminació atmosfèrica. Es ve a dir, per tant, que els ens locals poden incrementar el temps de precontractació per raó dels efectes de la circulació d'aquests vehicles en la qualitat de l'aire al medi urbà, en la congestió i la seguretat viària i en la corresponent utilització del domini públic viari.

Cal tenir en compte que la normativa i planejament actual en mobilitat aposten per una mobilitat sostenible. En aquest sentit, el propi Pla Metropolità de Mobilitat Urbana aprovat, inicialment, pel Consell Metropolità de l'AMB, en sessió celebrada el passat 26 de març de 2019, determina un model de mobilitat metropolitana futura fonamentat en una mobilitat saludable, mitjançant el qual es pretén minimitzar els efectes de la mobilitat en la salut de la població, i mobilitat sostenible que té com objectiu reduir els impactes mediambientals i contribuir al canvi climàtic de la mobilitat. Així mateix, el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana esmentat proposa la definició d'un marc normatiu que reguli els vehicles de turisme amb conductor completant el servei de taxi regular i optimitzant el sistema, sense deixar de banda que l'atorgament en els darrers anys de nombroses noves llicències de vehicles de turisme amb conductor que operen a l'àmbit de l'AMB ha provocat un problema de mobilitat, així com de regulació de les mateixes, atès que aquestes realitzen serveis similars al del taxi, però diferenciats d'acord amb les característiques especials de la modalitat vehicles de turisme amb conductor (Classe C serveis especials d'abonament). Davant d'aquest escenari, la complementarietat del servei dels vehicles de turisme amb conductor s'ha de realitzar amb el mínim cost ambiental possible, per coherència amb la política i plans actuals de mobilitat i en consonància amb altres mesures que s'estan portant a terme en altres serveis de transport públic.

De conformitat amb els informes tècnics disponibles, formulats en la fase de redacció d'aquest Reglament, s'ha vingut a comprovar que mitjançant un increment del temps de precontractació s'està aconseguint no perjudicar la congestió i, en conseqüència, s'està protegint millor la qualitat

ambiental i la seguretat viària. Això es justifica per dos factors: d'una banda, pels efectes de l'acumulació de l'oferta en determinats llocs i moments, cosa que comportaria més desplaçaments per atendre els serveis a altres indrets del territori amb menys demanda, així com per estacionar en els espais habilitats que no comportin la captació immediata de clients; i d'altra banda, un període més llarg de precontractació permet una planificació més optimitzada dels serveis VTC, això és, una millor utilització dels vehicles amb llicència VTC, en termes de menys vehicles/km i nombre de llicències necessàries, per servir a una determinada demanda, especialment amb les tecnologies de la informació i comunicació disponibles actualment. De fet, aquest ús més acurat de recursos emfatitza un dels efectes derivats de l'article 4.3 del Decret Llei de la Generalitat de Catalunya 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor, on s'estableix l'obligatorietat de l'estacionament quan els vehicles amb llicències VTC no estan atenent clients, cosa que permet evitar cercar clients circulant, de manera que es redueixen els efectes sobre la contaminació i la congestió d'aquets viatges.

A part dels aspectes ambientals i de gestió del trànsit, una ampliació del període de precontractació permet així mateix garantir l'accés de tots els usuaris a aquest tipus de serveis, fins i tot als que es trobin en llocs més allunyats de l'àmbit central de la metròpolis o dels nuclis urbans més densos, dins l'extens àmbit territorial metropolità de 636 km² i 36 municipis.

En conseqüència, cal entendre, tal com es justifica en els informes tècnics i jurídics que figuren en l'expedient administratiu que ha donat lloc a aquest Reglament, que les especials característiques de la mobilitat metropolitana, la seva densificació en determinats àmbits territorials i moments, l'extensió de l'àmbit al qual es vol donar cobertura en els serveis i la fragilitat de les seves condicions ambientals, aconsellen establir un període superior per a la precontractació, segons es regula en aquest Reglament.

VI

D'altra banda, el Reglament regula els registres de vehicles destinat a l'organització de les condicions d'explotació, per tal de poder controlar de la menar més fàcil i segura possible.

Amb aquesta mateixa finalitat, ordena les característiques dels vehicles, els requisits del personal afecte al servei, així com la resta de condicions d'explotació, especialment pel que fa a la prohibició de contractació immediata, la necessitat que els vehicles estacionin en llocs adients, els dies de descans setmanal i els horaris de prestació.

Es preveu que l'Àrea Metropolitana de Barcelona, mitjançant el seu organisme autònom, l'Institut Metropolità del Taxi, pugui determinar certes situacions especials per raó de les característiques de la demanda, per tal de garantir l'oferta adequada.

La norma regula el règim d'inspecció i sancionador, desenvolupant al nivell local els tipus d'infraccions i de sancions fixats a la Llei 12/1987, de 28 de maig.

Finalment s'introdueix una disposició addicional per tal de respectar les condicions i el règim tradicional d'explotació de les autoritzacions de transport de VTC que van ser atorgades per l'extinta Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona (Corporació Metropolitana de Barcelona) i per l'Entitat Metropolitana del Transport, així com les autoritzacions atorgades per la Generalitat de Catalunya amb anterioritat a l'entrada en vigor de l'OM de 30 de juliol de 1998, que establia la primera limitació segons la proporció 1/30 respecte de les llicències de taxi, i que es troben operatives a l'entrada en vigor d'aquesta norma, en atenció a la singularitat dels vehicles utilitzats i dels serveis que han prestat sempre vinculats a serveis especials, de caràcter puntual i que no competeixen ni amb les noves autoritzacions de VTC ni amb el servei del Taxi.

És per això que el Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha aprovat el present Reglament que es desenvolupa en les següents normes:

CAPÍTOL I

NORMES GENERALS

Article 1. Objecte i competències

1. L'objecte d'aquest Reglament és regular les condicions d'explotació de les autoritzacions de vehicles turismes de lloguer amb conductor de fins a nou places, els serveis de les quals discorrin íntegrament dins de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, durant el període establert a la Disposició transitòria única del Reial decret llei 13/2018, de 28 de setembre i segons el Decret llei 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor.
2. S'entén que un servei discorre íntegrament dins de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona quan té l'origen i la destinació dins d'aquest àmbit.
3. Correspon a l'Àrea Metropolitana de Barcelona l'exercici de les facultats d'intervenció administrativa en els serveis urbans de transport amb vehicles de capacitat de fins a nou places, inclosa la del conductor o conductora, segons disposa l'article 14.B, lletra c) de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, per la que es constitueix l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en relació amb l'article 38.3 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, en exercici de les seves competències en matèria d'ordenació i intervenció administratives dels serveis de transport urbà de viatgers, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit metropolità, prestats en taxi, mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor o d'altres modalitats similars, al que cal afegir les competències per coordinar i gestionar els serveis complementaris de la mobilitat que comporten l'ús especial o privatiu de la via pública i la promoció del transport sostenible previstes a l'article 14, B) apartats e, i f, de la mateixa Llei de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
4. Aquestes competències són exercides mitjançant l'Institut Metropolità del Taxi (IMET), organisme autònom de caràcter administratiu, d'acord amb l'article 2.1 dels seus Estatuts, llevat de les que segons els seus estatuts o les lleis es reservin els òrgans de govern de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

CAPÍTOL II

REGISTRE METROPOLITÀ DE VEHICLES A EFECTES D'ORGANITZACIÓ LES CONDICIONS D'EXPLOTACIÓ DELS SERVEIS QUE DISCORNIN ÍNTEGRAMENT DINS DE L'ÀMBIT DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Article 2. Autoritzacions subjectes a aquest Reglament

Les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor objecte del present Reglament són les incloses a la Disposició transitòria única del Reial decret llei 13/2018, de 28 de setembre.

Article 3.- Inscripció al registre metropolità de vehicles

1. Els titulars de les autoritzacions a què es refereix l'article anterior que vulguin prestar serveis urbans dins de l'àmbit territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona podran instar la seva inscripció en el Registre Metropolità de Vehicles a l'efecte d'organitzar les condicions d'explotació regulades en aquest Reglament i facilitar les comunicacions de servei resultants de la seva aplicació.
2. La no inscripció en dit Registre metropolità de vehicles no eximirà de l'obligació dels titulars de les autoritzacions VTC de complir amb la normativa de prestació dels serveis urbans recollides en la normativa vigent i en el Reglament de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, quan els serveis que realitzin tinguin el seu origen i destí dins del seu àmbit territorial .
3. L'administració lliurarà a l'interessat l'acreditació de la inscripció del vehicle en el Registre metropolità, així com la informació sobre les condicions de prestació del servei vigent a cada moment. L'acreditació consisteix en un adhesiu identificatiu que haurà de ser visible en el vehicle. Haurà de col·locar-se en la part inferior dreta de la lluna davantera del vehicle.
4. Els vehicles que estiguin registrats i acreditats amb l'adhesiu identificatiu de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, gaudiran dels ajustos o flexibilització dels serveis o situacions especials previstes a l'article 16 d'aquest Reglament.

Article 4. Contingut del registre metropolità de vehicles.

1. Les dades que han de facilitar els titulars de les autoritzacions a què fan referència els articles anteriors, són les següents:

- a) Identificació del titular, sigui persona física o jurídica
- b) Domicili
- c) Número d'autorització de l'òrgan competent de la Generalitat de Catalunya
- d) Marca i model del vehicle, matrícula i número de bastidor, nombre de places i règim de titularitat.

2. Les dades objecte d'inscripció en el Registre metropolità s'han de justificar documentalment. Les dades de l'apartat d) es poden justificar amb remissió al Registre públic on ja figurin inscrites.

3. Qualsevol canvi o alteració en les dades objecte d'inscripció en el Registre ha de ser comunicat i justificat davant del Registre metropolità de vehicles.

4. L'Administració facilitarà als interessats els models normalitzats per emplenar aquests tràmits i aprovarà el procediment administratiu corresponent.

Article 5. Compliment de les condicions

L'Administració pot requerir en qualsevol moment a l'interessat que acrediti que reuneix tots els requisits de prestació del servei exigits en aquest Reglament.

CAPÍTOL III DELS VEHICLES

Article 6. Règim de titularitat del vehicle

El titular de l'autorització ha de ser titular del vehicle que es proposi per prestar el servei, en règim de propietat, *renting*, *leasing* o arrendament.

Article 7. Substitució de vehicle

El titular de l'autorització pot substituir el vehicle adscrit per un altre que reuneixi les condicions establertes en aquest Reglament, prèvia comunicació a l'òrgan competent.

Article 8. Requisits dels vehicles

Els vehicles adscrits a les autoritzacions que estiguin inscrits en el Registre metropolità de Vehicles per a realitzar serveis urbans han de reunir els següents requisits:

- a) Tenir una antiguitat màxima de deu anys des de la primera matriculació. Com a excepció, els vehicles adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda que certifiquin la seva adaptació segons la norma UNE 26494 i els vehicles amb etiqueta 0 establerta per la Direcció General de Trànsit, en aquest cas l'antiguitat màxima serà de catorze anys des de la seva primera matriculació.
- b) Ser vehicles classificats amb distintiu ambiental 0 o ECO de la Dirección General de Tráfico, o vehicles de gasolina amb distintiu C. En cas de vehicles amb motorització dièsel, s'admeten els vehicles que puguin ser adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda, segons la norma UNE 26494 o la norma que la substitueixi, fins que el mercat disposi d'alternatives de combustibles de baixes emissions per a aquest tipus de vehicles i sens perjudici de normativa superior amb altres limitacions. També s'admeten vehicles dièsel que no puguin ser adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda, segons la norma UNE 26494 o la norma que la substitueixi, sempre i quan en el període de vigència de la present normativa no es produeixi un canvi del vehicle aplicat a l'autorització, en quin cas caldrà que el vehicle que substitueixi l'anterior sigui amb distintiu ambiental 0 o ECO de la Dirección General de Tráfico, o vehicle de gasolina amb distintiu C.
- c) Els vehicles de segona mà que s'apliquin a una autorització no poden excedir de cinc anys des de la seva primera matriculació, o de deu anys si s'aplica un vehicle de segona mà adaptat per al transport de persones amb mobilitat reduïda, segons la norma UNE 26494 o la norma que la substitueixi o un vehicle amb etiqueta 0 establerta, a cada moment, per la Direcció General de Trànsit.

- d) Els titulars de les autoritzacions per a serveis urbans estan obligats a adaptar les seves aplicacions informàtiques als requisits establerts en aquest reglament.

CAPÍTOL IV

PRESTACIÓ DEL SERVEI

Article 9. Prohibició de circular a la cerca de clients

Els vehicles adscrits a les autoritzacions no poden circular per les vies públiques a la cerca de clients ni propiciar la captació de viatgers que no hagin contractat prèviament, i han de romandre estacionats a tal efecte. Amb aquesta finalitat, quan no estiguin contractats prèviament o si no estan prestant servei, els vehicles adscrits a les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor han de romandre estacionats fora de les vies públiques, en aparcaments o garatges autoritzats.

Article 10. Vehicle que circula sense passatgers

Si el vehicle està circulant sense passatgers, el conductor ha de justificar la inscripció del servei en el Registre de servei corresponent o, si escau, que es dirigeix al seu lloc d'estacionament, quan així sigui requerit pels agents de l'autoritat.

Article 11. Precontractació

1. Els serveis de VTC s'han de concertar amb una antelació mínima de seixanta minuts entre la contractació i la prestació efectiva del servei.
2. En el cas que les empreses prestadores del servei reconeixin que el consumidor o usuari disposa d'un interval de temps per exercir un dret de cancel·lació o desistiment, aquest queda inclòs en el interval mínim assenyalat.

Article 12. Geolocalització

No és pot implantar ni practicar la geolocalització que permet als clients situar amb caràcter previ a la contractació els vehicles disponibles adscrits a una autorització d'arrendament de vehicles amb conductor. Això no obstant, un cop contractat el servei, l'usuari ha de poder accedir a la informació que identifiqui el vehicle que li ha de prestar aquest servei.

Article 13. Estacionament

Quan la parada i l'estacionament per a la pujada i baixada de clients s'efectuï en l'espai públic, es realitzarà de manera tal que es minimitzi l'afectació al trànsit rodat i a l'ocupació de l'espai públic d'estacionament, amb subjecció a la normativa vigent en matèria de trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.

CAPÍTOL V

PERSONAL AFECTE AL SERVEI

Article 14. Règim del personal

1. Els titulars de les autoritzacions són responsables de comprovar que els conductors tenen vigent el permís de conduir i disposen dels punts requerits.
2. Els titulars de les autoritzacions han d'ajustar les seves relacions amb els conductors dels vehicles als requeriments de la normativa de treball, de Seguretat Social i de seguretat viària, i per tant han de presentar davant l'òrgan competent de l'Administració metropolitana l'alta del conductor en la Seguretat Social, el contracte de treball i la pòlissa d'assegurança, les altes i baixes, i sempre que siguin requerits a fer-ho. La falta de qualsevol d'aquests documents serà motiu de denúncia davant de la inspecció de treball i es considerarà el conductor afectat persona no autoritzada per a la conducció del vehicle.
3. Els treballadors autònoms, a part de disposar del permís de conduir vigent amb els punts requerits, han de complir la normativa reguladora pel que fa a la Seguretat Social i al règim fiscal que els sigui d'aplicació.

CAPÍTOL VI

ALTRES CONDICIONS DE PRESTACIÓ DEL SERVEI

Article 15. Descans setmanal i horaris de prestació del servei

1. Descans setmanal
 - a) Els vehicles adscrits a les autoritzacions per al servei urbà tenen dos dies de descans setmanal. El primer estarà comprès entre dilluns i divendres; el segon, en dissabte o en diumenge.
 - b) El descans setmanal s'iniciarà a les 6.00 hores del dia assignat a aquest efecte i es prolongarà fins a les 6.00 hores de l'endemà.
 - c) Queda absolutament prohibida la prestació del servei en dies de descans setmanal.
 - d) Els dies de descans es regularan mitjançant el número d'autorització de la Generalitat de Catalunya, de manera que els parells descansaran en diumenge i els imparells en dissabte.
 - e) L'Administració metropolitana aprovarà l'assignació dels dies de descans entre setmana en funció del nombre de vehicles que sol·licitin l'autorització de serveis urbans.
2. Horaris de prestació

Per al servei diürn, comprès entre les 6.00 hores i les 22.00 hores, l'horari màxim de prestació del servei serà de deu hores, incloses dues hores de descans per a menjar. Per al servei nocturn, comprès entre les 22.00 hores i les 06.00 hores, l'horari màxim serà de vuit hores.

Article 16. Serveis o situacions especials

- 1.- Els horaris de prestació, els dies de descans i el temps de precontractació és podran ajustar o flexibilitzar en determinades franges horàries o períodes temporals, per causes justificades. Aquesta flexibilització pot comportar l'ampliació dels horaris de treball i la reducció dels dies de descans i del temps de precontractació.

2. Entre d'altres, s'entén que existeix aquesta situació especial en casos d'esdeveniments o situacions singulars que determinin gran demanda de mobilitat.
3. Aquests ajustos s'han d'acordar per resolució motivada de l'òrgan d'Administració de l'IMET, prèvia audiència als sectors interessats i informació pública i les resolucions han de ser publicades a diaris oficials i mitjans d'informació.

Article 17. Registre de serveis

Els serveis urbans de transport regulats en aquest Reglament, hauran de dur a terme la inscripció prèvia en els Registres corresponents, d'acord amb el que determini la normativa d'aplicació.

CAPÍTOL VII PROTECCIÓ DE L'USUARI

Article 18. Drets i deures de l'usuari dels serveis.

1. L'usuari té els següents drets:
 - a) Ser informat dels preus, les promocions o els recàrrecs que siguin aplicables a cada servei.
 - b) Conèixer la matrícula i l'acreditació o número de registres per prestar els serveis urbans del vehicle que li presti el servei.
 - c) Obtindre un rebut o factura on consti el preu, l'origen i la destinació del servei, la data, el número d'identificació fiscal del titular de l'autorització, el número d'autorització i la matrícula del vehicle i que acrediti que s'ha satisfet el preu del servei.
 - d) Obtindre els fulls o aplicacions oficials per formular reclamacions i queixes per al servei.
2. A l'interior dels vehicles cal que hi hagi disponibles els quadres de preus vigents, el número de matrícula i número de registre del vehicle, perquè l'usuari el pugui consultar en qualsevol moment.
3. Als serveis regulats en aquest reglament els és d'aplicació el Real decret legislatiu 1/2007, de 16 de novembre, que aprova el text refós de la Llei general per a la defensa de consumidors i usuaris, i altres lleis complementàries o normes que la substitueixin i desenvolupin, en tot allò que sigui d'aplicació als drets i deures dels usuaris de serveis de transport públic en vehicles turisme de fins a nou places.
4. L'usuari del servei té els deures següents:
 - a) Abonar el preu del servei segons les condicions acordades.
 - b) Utilitzar correctament els elements del vehicle i no deteriorar-los o destruir-los.
 - c) Complir la resta de deures previstos en la normativa de seguretat viària per als usuaris no conductors i cenyir-se a tal efecte a les indicacions del conductor.

CAPÍTOL VII

INSPECCIO I RÉGIM SANCIONADOR

Article 19. Òrgan i personal d'inspecció

- 1) La vigilància i la inspecció del servei d'arrendament de vehicles de transport de viatgers amb conductor en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reglament correspon a l'òrgan de l'IMET que estatutàriament les tingui atribuïdes, sense perjudici de les competències d'altres administracions en matèria d'inspecció.
- 2) El personal adscrit al servei d'inspecció està obligat a identificar-se mitjançant un document acreditatiu de la seva condició.
- 3) Els inspectors tenen la condició d'autoritat en l'exercici de les seves funcions segons reconeix el Decret llei 4/2019.
- 4) Els conductors o titulars dels serveis i activitats als quals es refereix aquest Reglament estan obligats a facilitar al personal dels serveis d'inspecció, en l'exercici de les seves funcions, la inspecció dels vehicles i l'examen dels documents vinculats a l'exercici de l'activitat que se'ls requereixi, sempre que així resulti necessari per a verificar el compliment de les obligacions establertes en aquest Reglament.

Article 20. Persones responsables

- 1) La responsabilitat administrativa per a les infraccions de les normes reguladores dels serveis regulats en aquest Reglament correspon:
 - a) En les infraccions comeses en els serveis urbans a la persona física o jurídica titular de l'autorització, tret que sigui aplicable el que es preveu a l'apartat b).
 - b) En infraccions comeses pel conductor del vehicle durant la prestació del servei, a aquest.
- 2) En les infraccions comeses per les empreses de mediació del transport i, en general, per terceres persones que, sense estar incloses a l'apartat anterior, duguin a terme activitats afectades per aquesta norma, a la persona física o jurídica a qui vagi dirigit el precepte infringit o a qui les normes corresponents atribueixin específicament la responsabilitat.

Article 21. Infraccions

- 1) Constitueixen infraccions administratives les accions i omissions que contravinguin les obligacions establertes a la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, i en el Decret llei 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor, en les quals a la seva empara s'especifiquen en els articles següents, a títol de dol, culpa o simple negligència.
- 2) Les infraccions de les normes reguladores del servei urbà es classifiquen en molt greus, greus i lleus.

Article 22. Infraccions molt greus

Són infraccions molt greus:

- 1) Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció de manera que s'impedeixi l'exercici de les funcions que tenen atribuïdes. S'entén inclòs en el present apartat qualsevol supòsit en què els subjectes infractors o la persona que els representi impedeixin, obstaculitzin o retardin, sense causa justificada, l'examen del servei d'inspecció de vehicles i la documentació administrativa.
- 2) Prestar el servei amb el permís de conduir caducat per sentència judicial o per falta de punts.
- 3) Prestar el servei en condicions que puguin posar en perill greu i directe la seguretat de les persones. S'inclou en aquest apartat la prestació del servei amb nivells d'alcoholèmia superiors als permesos per a la legislació vigent o sota la influència d'estupefaents. Així mateix, s'inclou prestar servei amb vehicles sense la ITV vigent quan suposi perill greu i directe per a la seguretat de les persones.

Article 23. infraccions greus

Són infraccions greus:

- 1) Incomplir les condicions de prestació del servei en els termes recollits en aquest Reglament que no estiguin tipificades expressament en cap apartat ni estiguin qualificades com a molt greus, d'acord amb l'article 22. S'inclou en aquest apartat:
 - a) Prestar servei sense l'assegurança obligatòria del vehicle vigent o, si fos el cas, sense que la pòlissa cobreixi la conducció per persona diferent del titular.
 - b) Prestar el servei amb el permís de conduir caducat.
 - c) Buscar o captar passatge mitjançant la formulació d'ofertes a les andanes o vestíbuls d'estacions, aeroport, port o qualsevol altre lloc.
 - d) No respectar el període de seixanta minuts de contractació prèvia, en els termes establerts en l'article 17 d'aquest Reglament.
 - e) Admetre passatge en parada o estacionament o en circulació a mà alçada.
 - f) Incomplir els horaris i dies de descans establerts en aquest Reglament, a excepció d'allò establert a la Disposició addicional d'aquest Reglament.
 - g) Prestar servei conductor sense estar donat d'alta a la Seguretat Social.
 - h) Prestar serveis utilitzant la mediació d'una persona física o jurídica no autoritzada per a aquesta activitat.
 - i) Prestar serveis amb vehicles que no compleixin el que s'estableix en els articles 6,7 i 8 d'aquest Reglament.

Article 24. Infraccions lleus

Són infraccions lleus:

- 1) Prestar servei urbà sense inscriure el servei en el Registre de Serveis de l'administració competent.
- 2) No acreditar la inscripció del servei en el Registre de Serveis de l'administració competent.

- 3) Falsejar o exhibir sense autorització el distintiu que acredita la inscripció en el Registre de Vehicles que es regula a l'article 3 d'aquest Reglament.
- 4) Dur a terme serveis sense portar en el vehicle la documentació que acrediti la possibilitat legal de prestar-lo.
- 5) No tenir els preceptius quadres de preus i altres d'obligada exhibició per al coneixement del públic.
- 6) Retenir objectes abandonats al vehicle sense informar-ne l'autoritat competent en el termini màxim de 48 hores.

Article 25. Sancions

- 1) Les infraccions lleus són sancionades amb un advertiment o multa de fins a 300 euros; les greus, amb una multa de 301 a 1.400 euros, i les molt greus, amb una multa de 1.401 a 6.000 euros. Si la persona interessada fa efectiva de forma voluntària la sanció en el termini d'un mes a comptar des de la data de la notificació de l'expedient sancionador, la quantia de la sanció es redueix un 30%, i el seu pagament implicarà el desistiment o renúncia de qualsevol acció o recurs en via administrativa contra la sanció.
- 2) Les infraccions assenyalades a l'article 22.2) i 22.3) poden implicar, a més de la sanció pecuniària que correspongui, l'ingrés al dipòsit municipal que correspongui fins que pugui ser retirat el vehicle en condicions de seguretat.

DISPOSICIÓ ADDICIONAL

Les autoritzacions que realitzin serveis especials o d'abonament amb identificació prèvia de l'usuari o responsable del grup d'usuaris i vinculats a esdeveniments o trasllats predefinits, no els serà d'aplicació allò establert a l'article 15 d'aquest reglament, no obstant quedaran sotmeses a l'aplicació d'aquest article en els casos en que realitzin serveis diferents dels descrits anteriorment. A aquests efectes, els titulars d'aquelles hauran de sol·licitar a l'IMET la identificació corresponent prèvia presentació de la documentació que acrediti el servei especial o d'abonament.

DISPOSICIONS TRANSITÒRIES

Primera.- Els titulars que a la data d'entrada en vigor d'aquest Reglament disposin de l'autorització d'arrendament de vehicles amb conductor i vulguin prestar serveis urbans podran formalitzar la seva inscripció en el Registre metropolità de vehicles en els termes i als efectes establerts en el Capítol II del present Reglament.

Segona. L'IMET aprovarà un procediment administratiu per a establir el calendari de canvi de vehicles, conforme el que s'estableix en l'article 8 d'aquest Reglament.

Tercera.- A l'entrada en vigor d'aquest reglament, l'Institut Metropolità del Taxi implantarà el Registre de vehicles i el procediment administratiu per fer-lo efectiu.

Quarta. - SUPENSIÓ DE L'APLICACIÓ DEL REGLAMENT D'ORDENACIÓ DE L'ACTIVITAT DE TRANSPORT URBÀ DISCRECCIONAL DE VIATGERS AMB CONDUCTOR EN VEHICLES DE FINS A NOU PLACES QUE CIRCULIN ÍNTEGRAMENT EN L'ÀMBIT DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

Queda en suspens l'aplicació del *REGLAMENT D'ORDENACIÓ DE L'ACTIVITAT DE TRANSPORT URBÀ DISCRECCIONAL DE VIATGERS AMB CONDUCTOR EN FEHCIES DE FINS A NOU PLACES QUE CIRCULIN ÍNTEGRAMENT EN L'ÀMBIT DE L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA*, aprovat per acord del Consell Metropolità de Barcelona en data 26 de juny de 2018 i publicat al BOPB en data 9 de juliol de 2018, en tant es mantingui l'aplicació de l'autorització temporal de règim de prestació del servei continguda a la Disposició transitòria única 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 arrendamiento de vehículos con conductor, relativa a les Autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor existentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley o cuyas solicitudes estuvieran pendientes de resolverse.*

DISPOSICIÓ FINAL

Entrada en vigor

Aquest Reglament entrarà en vigor en el termini d'un mes des de la seva publicació al Butlletí Oficial de la Província i al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya.