

## **Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona**

### **PREÁMBULO**

1. La actividad de transporte de viajeros con vehículo por carretera ha sido tradicionalmente considerada sujeta a la regulación de los poderes públicos, con el fin de promover la adecuada satisfacción de las necesidades de transporte de los ciudadanos, en condiciones idóneas de seguridad, y con especial atención a los colectivos de personas más desfavorecidas y en las zonas o núcleos alejados o de difícil acceso (art. 4.1 de la Ley de ordenación de transportes terrestres 16/1987, de 30 de julio, LOTT).  
Conforme a dichos criterios, corresponde a los poderes públicos formular objetivos y directivas, planificar y programar el sistema de transportes, promulgar las normas necesarias para la adecuada ordenación del transporte, gestionar directamente los servicios asumidos como propios y otorgar autorizaciones que habiliten a los particulares para la prestación de servicios de transporte de titularidad privada (art. 7 LOTT).
2. El artículo 169 del Estatuto de Autonomía de Cataluña aprobado por la Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio (EAC), establece que corresponde a la Generalitat la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de viajeros que circulen íntegramente dentro del territorio de Cataluña de forma que dicha competencia incluye la regulación, planificación, gestión, coordinación e inspección de los servicios y actividades. A su vez, el artículo 84 del EAC también atribuye a los gobiernos locales la competencia en materia de servicios de movilidad y la gestión del transporte de viajeros municipal.
3. Asimismo, el artículo 66.1.m del Decreto Legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Municipal y de Régimen Local de Cataluña (LMRLC), determina que el municipio tiene competencias propias en materia de transporte público de viajeros y el artículo 14.b de la Ley 31-2010, de 3 de agosto, del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) determina que los servicios de titularidad del AMB en materia de transporte urbano abarcan los distintos servicios que circulan íntegramente por el ámbito metropolitano, y especifica que se entiende por movilidad urbana la que afecta al área de gestión unitaria del AMB, de forma que este ámbito es un área de gestión unitaria de transporte, puesto que el transporte es urbano en caso de que circule por él íntegramente. Estas áreas son las que el artículo 131 del Reglamento de la LOTT califica de territoriales de prestación conjunta porque existe interacción o influencia recíproca entre los municipios comprendidos en esta área.

4. Dados los principios precedentes, la Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi (LT), regula el transporte de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas, incluida la persona que conduce, que se hace por cuenta ajena mediante el pago de precio, bajo la modalidad llamada *servicios de taxi*. El contenido de esta ordenación en este sector se manifiesta mediante intervención administrativa, fundamentada en la necesaria garantía del interés público para la consecución de un nivel óptimo de calidad en la prestación del servicio, mediante la limitación del número de autorizaciones de la actividad y el establecimiento de tarifas obligadas, en orden a garantizar la universalidad, accesibilidad, continuidad y respeto de los derechos de los usuarios (artículo 3 LT).
5. Por lo tanto, nos encontramos frente a una actividad de las definidas por el artículo 238.1 de la LMRLS como de interés general ejercida por particulares, una calificación que supone sometimiento a las medidas de control, de policía y de intervención que procedan, mediante su ordenación sectorial.

Compartimos un modelo del transporte de viajeros publicado o intervenido desde los poderes públicos mediante distintas técnicas, que van desde la prestación directa o indirecta de la actividad hasta su ordenación, reglamentación e intervención cuando el servicio es prestado por particulares. Este modelo es absolutamente distinto del que se impone en otros lugares, en los que el transporte de viajeros en las diferentes modalidades está «liberalizado» en favor de los particulares, de forma que se deja a las reglas del mercado competitivo el establecimiento de las actividades y su gestión y prestación.

Partiendo de este modelo de intervención administrativa en una actividad de interés general, se vuelve totalmente necesario identificar las manifestaciones de dicho interés público que deben ser protegidas mediante la ordenación ponderada y justificada del sector del transporte discrecional de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas, en la medida que circula íntegramente por el ámbito metropolitano.

6. Los estudios e informes aportados por los servicios del AMB han puesto de manifiesto la evolución de la configuración de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor como modalidad de transporte discrecional de viajeros, que han pasado de los llamados «transportes de lujo» —basados en las características de los vehículos adscritos en las autorizaciones y en los servicios especiales para los que se contrataban— a los servicios ordinarios de transporte con conductor de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas. La ordenación y la intervención en este transporte han seguido estando remitidas a la Administración del Estado y de las comunidades autónomas, dado que el radio de acción de las autorizaciones de este tipo de transporte era siempre el nacional.
7. Sin embargo, la realidad muestra que este tipo de transporte ha dejado de estar dirigido a determinados tipos de servicios especiales (acompañamiento, actos o eventos señalados) y se ha convertido en un medio más de transporte de vehículo de alquiler con conductor, en una clara y evidente coincidencia con los servicios

tradicionalmente prestados por el taxi, y únicamente diferenciados por la contratación previa, las características del vehículo y la modalidad de cobro sin taxímetro. Ello queda especialmente evidenciado al tratarse de servicios de transporte en el ámbito urbano, es decir, con origen y destinación del servicio dentro de la misma área urbana.

8. Es evidente que esta situación no puede ser abordada ni resuelta desde el ámbito de las competencias públicas locales, puesto que la ordenación y la planificación del sistema de transporte es competencia autonómica. Pero resulta asimismo incuestionable que dicha coincidencia en los tipos y en el ámbito urbano de ambas modalidades conlleva graves afectaciones que inciden en las competencias de ordenación estrictamente locales.
9. Las políticas públicas en el ámbito de la movilidad y el transporte se fundamentan en la búsqueda de la sostenibilidad ambiental y económica, y a estos efectos se imponen sanciones de restricción del tráfico rodado en las ciudades, especialmente en episodios de fuerte contaminación. El esponjamiento de las vías urbanas, la continua búsqueda de nuevos espacios para usos públicos distintos a la circulación rodada, la alternativa de la movilidad a pie o en bicicleta, o la priorización de los carriles para transporte público colectivo son medidas incompatibles con el fomento del aumento de vehículos rodados de transporte urbano de alquiler con conductor y de contratación para un único usuario y para la capacidad total del coche. Las políticas públicas en el sector del taxi se han basado en la paralización de nuevos procesos de concesión de licencias para ampliación del número de las existentes desde 1987. Además se favorecen las acciones de limitación de los días y de las horas de circulación de los vehículos y de usos de tecnologías limpias, como el motor eléctrico o híbrido.
10. Todas estas acciones públicas se centran en el respeto de las competencias de las distintas administraciones con capacidad reguladora, pero a la vez en la no renuncia al ejercicio decidido de las competencias locales, tanto en materia de movilidad y transporte como en lo relativo a la protección del medio y la protección de la salubridad pública (art. 66.1 letras f y h de la LMRLC).
11. Es de obligación completar esta descripción de los antecedentes fácticos y normativos con un apunte sobre las medidas restrictivas o limitativas que comporta la presente norma reglamentaria. Tanto la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, como la Ley de Garantía de Unidad de Mercado 20/2013, de 9 de diciembre (LGUM), establecen restricciones en la creación de nuevos tipos de autorizaciones, puesto que este es un tipo de intervención pública muy limitativa de una actividad económica ejercida por particulares. Pero estas leyes también establecen excepciones a dicha regla general y el artículo 5 de la citada en primer lugar y los artículos 5 y 17 de la segunda contemplan el establecimiento de autorizaciones administrativas que tienen que respetar los requisitos de no discriminación, necesidad justificada y proporcionalidad.

12. Estas excepciones se incluyen en las susodichas normas en los supuestos en los que sea necesario establecer una limitación de operadores en el mercado fundamentada en varias razones. Concretamente, la norma cita la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor. En este sentido, el Reglamento se fundamenta en la posibilidad de establecer una limitación cuantitativa del número máximo de autorizaciones de VTC. En el ámbito estatal, esta cuestión está actualmente resuelta en el artículo 181.3 del Reglamento de ordenación de los transportes terrestres y en la Orden FOM/36/2008, en los que se establece una proporción máxima de una autorización VTC por cada treinta autorizaciones de taxi. La legislación catalana en materia de transporte, que es la directamente aplicable (artículo 38.3 de la Ley 12/1987), determina que corresponde a los ayuntamientos (en el presente caso, al AMB) la ordenación de los servicios urbanos de transporte de viajeros con capacidad de hasta cinco plazas incluida la del conductor, y el artículo 129 del su Reglamento aprobado por Decreto 319/1990 establece que los entes locales pueden condicionar el otorgamiento de las licencias municipales a la fijación de cuotas o contingentes.
13. Sobre dichas bases se establece en el presente Reglamento la ordenación general del ejercicio de la actividad de transporte discrecional de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas en cuanto que transporte urbano que circula íntegramente por el ámbito metropolitano, conocida como VTC, mediante la definición del servicio y de su naturaleza, la descripción de las competencias, la sujeción de la actividad a autorización administrativa previa local, el régimen jurídico de las autorizaciones y la limitación del número máximo de estas, las características de los vehículos y las condiciones de prestación del transporte y el régimen de infracciones y sanciones. Por otro lado, es esencial el régimen transitorio que deberá permitir incluir las autorizaciones otorgadas hasta la fecha de entrada en vigor de esta norma por los entes locales con competencias sobre el servicio urbano, así como el régimen del posible ejercicio de la actividad por parte de otros nuevos operadores privados.

## **CAPÍTULO PRELIMINAR**

### **Artículo 1. Objeto**

Es objeto de este Reglamento la ordenación de la actividad de transporte discrecional de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas en tanto que transporte urbano que circula íntegramente por el ámbito metropolitano, según está definido en el artículo 2, apartado 2.3 de la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos a motor.

### **Artículo 2. Ámbito de aplicación**

Este Reglamento se aplica en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) establecido en el artículo 2.1 de la Ley 31/2010, de 3 de agosto, según está definido por los términos municipales de los municipios que la integran.

### **Artículo 3. Definiciones**

1. Servicio de transporte de viajeros con vehículos con conductor de una capacidad de hasta nueve plazas, incluida la persona que conduce (VTC): es el que se efectúa por cuenta ajena mediante el pago de un precio y que no se presta de acuerdo con itinerarios lineales o redes zonales ni con una periodicidad predeterminada, y en que el pago se realiza mediante contrato de un único usuario y por la capacidad total del vehículo.
2. Servicios urbanos: son los que transcurren íntegramente, desde el origen hasta el destino, dentro del ámbito territorial del Área Metropolitana de Barcelona. De acuerdo con el artículo 14.B.b de la Ley 31/2010, el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona es un área de gestión unitaria del transporte, de forma que el transporte es urbano si circula por él íntegramente.

### **Artículo 4. Naturaleza del servicio y normativa aplicable**

1. A los servicios de carácter urbano contemplados en este reglamento les será de aplicación la Ley 12/1987, de 28 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos a motor y su Reglamento, aprobado por Decreto 319/1990, de 21 de diciembre, o la normativa que los sustituya.
2. Será asimismo de aplicación, mientras no se opongan a la Ley 12/1987, de 28 de mayo, el Decreto 179/1995, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de obras, actividades y servicios de las entidades locales, especialmente los artículos 103 y siguientes que regulan los supuestos de ordenación sectorial sujeta a autorizaciones reglamentadas y a los artículos 71 y siguientes referentes a las autorizaciones.
3. Finalmente, en todo lo referente a la actividad administrativa derivada de la ejecución de este Reglamento, se aplicará la normativa vigente sobre régimen local y sobre procedimiento administrativo común.

### **Artículo 5. Administración competente**

1. Corresponde al Área Metropolitana de Barcelona, según lo dispuesto en el artículo 14.B de la Ley 31/2010, de 3 de agosto, con relación al artículo 38.3 de la Ley 12/1987, de 28 de mayo, 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.
2. Dichas competencias son ejercidas mediante el Instituto Metropolitano del Taxi (IMET), organismo autónomo de carácter administrativo y de acuerdo con el artículo 2.1 de sus Estatutos, salvo las que según sus estatutos o leyes se reserven a los órganos de gobierno del Área Metropolitana de Barcelona.

### **Artículo 6. Ordenación y gestión de la actividad**

1. Corresponde al Área Metropolitana de Barcelona el otorgamiento, la revisión de las condiciones del otorgamiento y, si procede, la declaración de caducidad de las

autorizaciones para prestar los servicios urbanos de transporte discrecional de viajeros en automóviles de alquiler con conductor hasta nueve plazas, dentro de su ámbito territorial.

2. La ordenación de la actividad por parte del AMB, conforme a la Ley y en el ámbito de sus competencias, comprende las actuaciones siguientes:

- a. La reglamentación de la actividad, de las condiciones de la prestación, de los vehículos y su equipamiento, y de todos los medios materiales afectos al servicio, sin perjuicio de la homologación correspondiente a los organismos competentes.
- b. La reglamentación del régimen de autorizaciones, las condiciones inherentes a estas, el contenido, la naturaleza, el alcance y las facultades, la limitación o determinación del número máximo de autorizaciones, así como el régimen de caducidad o resolución.
- c. La regulación del régimen sancionador, con el desarrollo y la concreción de los tipos de infracciones y sanciones establecidas en la Ley 12/1987, de 28 de mayo.
- d. La aprobación, mediante ordenanza fiscal, de los tributos que graven la actividad administrativa, de conformidad con lo previsto en la Ley de haciendas locales.

3. La actuación del AMB, mediante el IMET, se ejecuta a través de los medios jurídicos establecidos con carácter general y específicamente los siguientes:

- a. Instrucciones y procedimientos administrativos para interpretar y aplicar mejor el Reglamento.
- b. Órdenes individuales de mandato y prohibición, cuando se contemplen en el ordenamiento.
- c. Actos administrativos de aplicación del ordenamiento.

## **CAPÍTULO I. La autorización como título que habilita para el ejercicio de la actividad**

### **Artículo 7. Sujeción a autorización previa**

1. La actividad de prestación del servicio de transporte de viajeros con vehículos de una capacidad de hasta nueve plazas, incluida la persona que conduce, dentro del área de gestión unitaria del transporte urbano constituida por el territorio del Área Metropolitana de Barcelona, tiene carácter de transporte urbano y, en este caso, queda sometida a la obtención previa de la autorización que habilite a la persona titular para cada uno de los vehículos que desarrollen dicha actividad.
2. Esta autorización será solicitada y, si procede, entregada a favor de la persona física o jurídica que tenga ostente la titularidad real en cada momento. Cada autorización de actividad tiene un único titular y se refiere a un vehículo concreto. Deben constar su matrícula, el número de bastidor y el resto de datos que se consideren necesarios para su identificación. La autorización a un titular no comporta la autorización a todos los vehículos propiedad del autorizado o de los que el autorizado sea el explotador.
3. Los vehículos a aplicar a las autorizaciones que sustituyan otros vehículos de menos plazas deben estar adaptados al transporte de personas con movilidad reducida.

4. En el ámbito territorial de este Reglamento, solamente pueden prestar servicio, con origen y destino, las autorizaciones otorgadas por el AMB, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de ordenación del transporte terrestre en lo que a otorgamiento de este o de otras autorizaciones se refiere.
5. La autorización del Área Metropolitana de Barcelona deberá concurrir con las demás autorizaciones que corresponda otorgar a otras administraciones por razón de sus propias competencias.
6. No permanece sujeta a este Reglamento ni al régimen de autorización que prevé el servicio VTC que no sea urbano según la definición del artículo 7 de este Reglamento.

#### **Artículo 8. Relación derivada de la titularidad de la autorización**

1. El acceso a la titularidad de una autorización conlleva la obligación del titular de prestar el servicio de acuerdo con la normativa sectorial que en cada momento esté vigente.
2. La ordenación del servicio por parte del AMB de ningún modo la convierte en responsable de los daños a terceros por los sujetos autorizados o de los derivados de la no prestación de la actividad.

#### **Artículo 9. Régimen jurídico de las autorizaciones**

El acceso a la titularidad de la autorización comporta el régimen jurídico siguiente:

1. Se otorga sobre la base del cumplimiento de los requisitos que la Ley 12/1987, de 28 de mayo, el Decreto 319/1990, de 21 de diciembre, y el presente Reglamento exigen al sujeto autorizado.
2. El silencio administrativo en las solicitudes de otorgamiento es negativo.
3. La autorización se refiere siempre a un único vehículo y puede ser explotada por su titular o por asalariados que éste tenga contratados en régimen laboral.
4. La falta de ejercicio de la actividad, en la forma prevista en este Reglamento, resultará en la resolución de la autorización.
5. La pérdida de cualquiera de los requisitos o el incumplimiento de las condiciones previstas en este Reglamento resulta en la resolución de la autorización, que se llevará a cabo mediante expediente con audiencia previa del interesado.
6. Asimismo, es pertinente la resolución de la autorización cuando, sin la preceptiva autorización del AMB, se realice cualquier tipo de acto traslativo o dispositivo de dominio sobre la autorización o, en cualquier otra forma, se ceda su uso, contraviniendo lo previsto en la Ley 12/1987, de 28 de mayo, el Decreto 319/1990, de 21 de diciembre, o el presente Reglamento.
7. El Área Metropolitana de Barcelona puede revocar las autorizaciones por cambio o desaparición de las circunstancias que determinaron su otorgamiento o por haberse producido otras nuevas que, si hubieren existido entonces, hubieren justificado su denegación. También podrá revocar las autorizaciones en ocasión de adopción, por parte del Consejo Metropolitano, de nuevos criterios de apreciación por variaciones sustanciales en las necesidades o en el modelo de transporte de esta modalidad.

### **Artículo 11. Determinación del número de autorizaciones**

1. Corresponde al AMB la fijación, en cada momento, del número máximo de autorizaciones de servicio urbanos de transporte discrecional de viajeros en vehículos de alquiler con conductor. Se determina por la necesidad de garantizar la suficiencia del servicio en condiciones óptimas para los ciudadanos sin perjuicio de la garantía de rentabilidad económica de los operadores.
2. La creación de nuevas autorizaciones, permanentes o temporales, o la reducción de las existentes, exigirá la tramitación de un expediente que acredite la necesidad y la conveniencia de la decisión, atendiendo principalmente a los factores siguientes:
  - a. El nivel de oferta existente.
  - b. El nivel de demanda existente.
  - c. Las actividades comerciales, industriales, turísticas o de otra índole desarrolladas en el ámbito territorial de aplicación y que puedan generar demandas específicas de servicio de transporte urbano discrecional en vehículos de alquiler con conductor.
  - d. El nivel de compatibilidad de las nuevas autorizaciones con los objetivos de sostenibilidad ambiental en el tráfico y la circulación urbana.

### **Artículo 12. Régimen de otorgamiento de autorizaciones**

1. El otorgamiento de autorizaciones se realizará conformemente a los principios y normas establecidos por la Ley 12/1987, de 28 de mayo, el Decreto 319/1990, de 21 de diciembre, o este Reglamento y conforme a los procedimientos administrativos que se dicten en aplicación de este.
2. Las autorizaciones serán otorgadas por el AMB a las personas físicas o jurídicas que reúnan los requisitos necesarios para su obtención. Para este supuesto, el AMB aprobará las bases de las convocatorias de procesos de otorgamiento de nuevas autorizaciones, en las que se determinará el procedimiento que debe seguirse para las adjudicaciones que, en cualquier caso, deberán garantizar los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación. El procedimiento será el sorteo después de haber sido admitidas las solicitudes que cumplan con los requisitos exigidos.
3. Aquellas personas interesadas en obtener una autorización deben pedirlo mediante una solicitud en la que debe acreditarse que se cumplen los requisitos exigidos y pasaran a integrar la lista de aspirantes, todo según los plazos y formas determinados por las correspondientes convocatorias.
4. El procedimiento de otorgamiento tendrá un trámite de audiencia para que los interesados y las organizaciones del sector puedan alegar lo que consideren oportuno en defensa de sus intereses.
5. Dicha regulación se aplica también a las autorizaciones que habiliten para la prestación del servicio urbano con carácter estacional, o para eventos determinados.



### **Artículo 13. Condiciones esenciales para la titularidad de autorizaciones**

1. El acceso a la titularidad de las autorizaciones queda sometido al cumplimiento de las condiciones siguientes:
  - a. Tener autorización de transporte discrecional de viajeros en vehículos de alquiler de hasta nueve plazas.
  - b. Acreditar la titularidad del vehículo aplicado a la autorización de transporte discrecional de viajeros en automóviles de alquiler con conductor de hasta nueve plazas.
  - c. En el supuesto de ser persona jurídica, acreditar la titularidad real, que deberá coincidir con la titularidad de la autorización en el momento de su concesión.
  - d. Acreditar el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, incluidas las relativas a las condiciones del centro de trabajo, establecidas por la legislación vigente.
  - e. Acreditar la disposición de un local, apto para el desarrollo de las actividades relacionadas con la gestión y la explotación de la autorización, así como para el estacionamiento del vehículo.
2. En el caso de las personas jurídicas, además, será necesario acreditar su personalidad, sus estatutos y posteriores modificaciones, la inscripción en el Registro público correspondiente, la identificación de sus socios mediante el libro de registro actualizado y de sus representantes legales o integrantes de sus órganos de administración y deberán estar, si procede, al corriente de presentación de las preceptivas cuentas anuales.
3. El AMB, en cualquier momento, podrá comprobar el cumplimiento continuado y permanente de estas condiciones.

## **CAPÍTULO II. Plazo de validez, extinción e intransmisibilidad de las autorizaciones**

### **Artículo 14. Plazo de validez de las autorizaciones**

1. Las autorizaciones para la prestación de los servicios urbanos de transporte discrecional de viajeros en vehículos de alquiler de hasta nueve plazas se otorgan con carácter permanente, sin perjuicio de las autorizaciones para desarrollar la actividad durante unos periodos determinados, por un año, y con efectos limitados a los periodos o eventos previstos en la correspondiente convocatoria. Sin embargo, la validez queda condicionada al cumplimiento continuado de las condiciones esenciales para su titularidad y explotación.
2. El órgano competente podrá, en todo momento, comprobar el cumplimiento de los requisitos exigidos para la obtención de las autorizaciones, previa solicitud a los titulares de la documentación acreditativa que considere pertinente.

### **Artículo 15. Extinción de la autorización**

1. Las autorizaciones se extinguen por los motivos siguientes:
  - a. Pérdida o transmisión de la autorización de VTC otorgada por la comunidad autónoma.
  - b. Fin del periodo por el que se otorgó.
  - c. Renuncia de su titular mediante escrito dirigido al AMB.
  - d. Resolución por incumplimiento del titular de las condiciones esenciales de la autorización, u obtención, gestión o explotación de la misma en contra de las condiciones establecidas por la Ley 12/1987, de 28 de mayo.
  - e. Caducidad, en caso de licencias temporales o estacionales.
2. El procedimiento de resolución de autorizaciones precisará la incoación de un expediente administrativo con audiencia del interesado.

### **Artículo 16. Régimen de las autorizaciones**

1. Las autorizaciones para la prestación de servicios urbanos de transporte discrecional de viajeros en vehículos de alquiler de hasta nueve plazas son intransmisibles, de acuerdo con la normativa general reguladora de esta actividad, con las excepciones previstas en esta misma normativa.
2. Las autorizaciones pierden la vigencia automáticamente sin necesidad expresa de la Administración en los siguientes supuestos:
  - a. Jubilación o declaración de incapacidad permanente absoluta o total para la profesión o defunción del titular, salvo en caso de transmisión, cuando esta sea autorizable según el párrafo anterior.
  - b. Pérdida de la titularidad por cualquier motivo de la autorización de VTC otorgada por la comunidad autónoma, incluida la transferencia de la autorización VTC.
  - c. Declaración de concurso que conlleve el cese de la actividad.
  - d. Disolución o liquidación de la sociedad en caso de personas jurídicas titulares de licencia.
  - e. Incumplimiento por el titular de las condiciones impuestas en este Reglamento por causas que le sean imputables.
3. Las autorizaciones serán revocables por cambio o desaparición de las circunstancias que determinaron su otorgamiento o por haberse producido otras que, si hubieren existido entonces, hubieren justificado su denegación. También podrán revocarse las autorizaciones cuando la Administración metropolitana adopte nuevos criterios de apreciación debidamente justificados y, especialmente, cuando aparezcan nuevas necesidades en la ordenación del sector derivadas de la oferta y la demanda de nuevas circunstancias medioambientales y de movilidad sostenible en el ámbito metropolitano.

### **CAPÍTULO III. Sobre los conductores y conductoras, los vehículos y la prestación del servicio**

#### **Artículo 17. Sobre los conductores y conductoras**

Para poder prestar servicio urbano con autorizaciones VTC como conductor o conductora, es necesario reunir lo establecido en la Ley 11/1987, de 28 de mayo, con relación a la honorabilidad y aptitud profesional.

#### **Artículo 18. Sobre los vehículos**

1. El titular de la autorización debe acreditar la disponibilidad del vehículo para el que solicita la autorización para prestar el servicio. Obligatoria debe tener contratada y en vigor una póliza de seguro que cubra los riesgos determinados por la legislación vigente y, en caso de existir más de un conductor o conductora, cubrir dicha circunstancia.
2. Los vehículos de más de cinco plazas deben estar adaptados a las personas con movilidad reducida.
3. Los vehículos que realicen el servicio deben cumplir la normativa medioambiental establecida por el AMB.

#### **Artículo 19. Documentación necesaria en los vehículos**

1. Los vehículos deben llevar en todo momento la autorización de servicios urbanos de transporte discrecional de viajeros en vehículos de alquiler de hasta nueve plazas objeto de este Reglamento, sin la cual no se pueden llevar a cabo servicios urbanos en el ámbito metropolitano.
2. También deben llevar el adhesivo exterior acorde con el diseño del AMB indicando la autorización de servicios urbanos.

#### **Artículo 20. Prestación del servicio**

1. Se entenderá por prestación del servicio la disponibilidad para prestarlo, tanto si el vehículo está ocupado por pasajeros como si no.
2. El conductor o conductora que sea requerido para prestar servicio a invidentes, personas con minusvalías o personas con niños, no podrá negarse a prestarlo por el hecho de estar acompañado por un perro lazarillo, silla de ruedas o cochecito infantil.
3. El servicio siempre se realizará a petición de los usuarios de forma concertada previamente.
4. La concertación deberá hacerse según lo establecido en el Decreto Ley 5/2017, de 1 de agosto, de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas.
5. A tal efecto el AMB crea el registro electrónico para los servicios urbanos, sin perjuicio de la obligación de anotar los servicios en el registro electrónico de la

Dirección General de Territorio y Sostenibilidad, según lo establecido en el Decreto Ley 5/2017.

6. El servicio es urbano cuando el mismo se ha producido en origen y destino dentro del territorio del Área Metropolitana de Barcelona con independencia de las fechas de origen y de destinación contratadas.
7. El servicio deja de ser urbano si finaliza fuera del ámbito territorial del AMB, a pesar de que inicialmente el servicio se hubiera concertado como urbano.

## **CAPÍTULO IV. Inspección, infracciones y sanciones**

### **Artículo 21. Órgano de inspección y personal de inspección**

1. La vigilancia y la inspección del servicio urbano de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas en el ámbito de aplicación de este Reglamento corresponde a los órganos del IMET que estatutariamente las tengan atribuidas, sin perjuicio de las competencias de otras administraciones en materia de inspección.
2. El ejercicio de la actividad inspectora se hará de acuerdo con lo establecido por la Ley 12/1987, de 26 de mayo, de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor en materia de inspección.

### **Artículo 22. Infracciones**

Constituyen infracciones administrativas las acciones y omisiones que contravengan las obligaciones establecidas en este Reglamento.

Las infracciones de las normas reguladoras del servicio urbano de VTC se clasifican en muy graves, graves y leves.

### **Artículo 23. Sujetos infractores**

La responsabilidad administrativa por las infracciones de las normas reguladoras de los servicios urbanos de VTC corresponde:

- a. En las infracciones cometidas en los servicios urbanos de VTC amparados por la perceptiva autorización, a la persona física o jurídica titular de esta, salvo si es aplicable lo previsto en el apartado c).
- b. En las infracciones cometidas en los servicios urbanos de VTC hechos sin la cobertura de autorización metropolitana, a la persona física o jurídica que usa o tiene atribuida la facultad de uso del vehículo.
- c. En las infracciones cometidas por el conductor o conductora del vehículo durante la prestación del servicio, a este mismo.
- d. En las infracciones cometidas por las empresas de mediación en cualquiera de sus formas de actuación (radioemisoras, aplicaciones, etc.), que no se encuentren comprendidas en los apartados anteriores, que realicen actividades afectadas por la presente norma, a la persona física o jurídica a quien se dirija el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.

## **Artículo 24. Tipos de infracciones**

1. Son infracciones muy graves:
  - a. Prestar servicios urbanos de VTC sin la autorización preceptiva. También se considera que existe prestación de servicios sin autorización cuando el vehículo utilizado no se corresponde a la autorización otorgada aunque el vehículo pertenezca al mismo titular.
  - b. Obstruir o negarse a la actuación de los servicios de inspección de forma que se impida el ejercicio de las funciones que estos tienen atribuidas.
  - c. Usar autorizaciones atribuidas a nombre de otros.
  - d. Prestar los servicios urbanos de VTC 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 no permitidos por la legislación vigente o bajo la influencia de estupefacientes.
  
2. Son infracciones graves:
  - a. Prestar servicio sin notificar el servicio contratado al registro electrónico de los servicios urbanos del artículo 20.5.
  - b. Captar y buscar pasaje en vías públicas, estaciones de ferrocarril, puertos y aeropuerto.
  - c. No comunicar el cambio del vehículo.
  
3. Son infracciones leves:
  - a. No llevar el distintivo de servicio urbano en el vehículo.
  - b. No comunicar cambios en la hoja de ruta del servicio al registro electrónico de los servicios urbanos del artículo 20.5.
  
4. Las infracciones que estén previstas en la Ley 12/1987, de 28 de mayo, y el Decreto 319/1990, de 21 de diciembre, y que se cometan como consecuencia de los servicios urbanos prestados en el ámbito metropolitano tendrán la consideración que resulte de dicha normativa.

## **Artículo 25. Sanciones**

1. Las infracciones leves son sancionadas con advertencia o multa de hasta 250 euros, o con ambas a la vez; las graves, con multa de hasta 1.250 euros; y las muy graves, con multa de hasta 4.000 euros.
2. También será de aplicación lo que establece la Ley 12/1987 en su última modificación en lo que se refiere a los artículos 60 bis y 60 ter, del citado texto legal.
3. La incoación, la tramitación y la resolución de los expedientes sancionadores instruidos por infracciones en el presente Reglamento corresponden al órgano competente del IMET, y se ajustan a lo establecido por las normas y los principios de procedimiento administrativo sancionador para la legislación sobre el procedimiento administrativo común y para la normativa catalana sobre procedimiento sancionador.

### **Artículo 26. Órganos competentes**

La competencia para imponer las sanciones previstas en este Reglamento respecto de la prestación de servicios urbanos con licencias VTC corresponde a los órganos del IMET que estatutariamente la tengan atribuida.

### **Disposición transitoria**

Son vigentes las autorizaciones de transporte reguladas en este Reglamento que fueron otorgadas por la extinta Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona (Corporación Metropolitana de Barcelona) y por la Entidad Metropolitana del Transporte, así como las autorizaciones otorgadas por la Generalitat de Catalunya de acuerdo con la O.M. de 30 de julio de 1998, que establecía la primera limitación según la proporción 1/30 respecto a las licencias de taxi, y que se encuentran operativas en la entrada en vigor de esta norma, que permanecen ordenadas y sujetas a la presente reglamentación.

### **Disposiciones adicionales**

Primera. Se limita el número total de autorizaciones a las otorgadas según la disposición transitoria anterior. Corresponde al Instituto Metropolitano del Taxi la propuesta de inicio de expedientes de determinación del número máximo de autorizaciones por encima de las previstas en la disposición transitoria. En ningún caso el número de autorizaciones vigentes en cada momento podrá superar la ratio de una licencia de VTC por cada treinta licencias de taxi. Las facultades atribuidas al Instituto Metropolitano del Taxi en el artículo 5.2 de este Reglamento incluyen la convocatoria y resolución para el otorgamiento de nuevas autorizaciones, además de las incluidas en el supuesto de la disposición transitoria, y es de aplicación el artículo 12 sobre régimen de otorgamiento de autorizaciones.

Segunda. Las facultades atribuidas al Instituto Metropolitano del Taxi en el artículo 5.2 de este Reglamento incluyen la convocatoria y resolución para el otorgamiento de nuevas autorizaciones de carácter estacional y para eventos singulares. Dichas convocatorias se ajustan a las normas siguientes:

- a. Determinarán el número de autorizaciones que se otorgarán, según los criterios del presente Reglamento y mediante justificación razonada y suficiente. Se podrá limitar el número de autorizaciones para cada solicitante, sea persona física o jurídica.
- b. Determinarán el calendario de la vigencia de las autorizaciones, y se concretarán los periodos o eventos de esta vigencia.
- c. El calendario anual de vigencia de las autorizaciones puede ser ampliado o reducido por razones justificadas en necesidades o circunstancias sobrevenidas, sin que la posible reducción conlleve en ningún caso derecho a indemnización.