

Exp. 901548/18

MEMÒRIA per a la convocatòria d'un procés de participació per a la formulació i aprovació d'una norma reglamentària metropolitana que estableixi les condicions d'exploració de les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor (VTC) en els serveis d'origen i destinació a l'àmbit de l'AMB.

1. L'article 169 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya (Llei Orgànica 6/2006, de 19 de juliol) estableix que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera que transcorren 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.
2. Pel que fa a la naturalesa i règim del transport en vehicles de lloguer amb conductor (VTC) és evident que constitueix una modalitat de transport discrecional de viatgers. L'article 134 de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres de l'Estat ho determina expressament. També la Llei catalana 12/1987 ho confirma en determinar que els transports discrecionals són els que no es presten amb itineraris i periodicitat predeterminats (art. 3.2.2). També cal confirmar que es tracta d'un transport essencialment urbà, i per aquest motiu i segons els paràgrafs anteriors, la seva regulació correspon a la Comunitat Autònoma. Per això estem parlant d'una competència exclusiva, de manera que la normativa aplicable als transports VTC no és pròpiament al Llei Estatal sinó les normes autonòmiques catalanes sobre transports terrestres de viatgers (Llei 12/1987).
3. Els articles 31 a 34 d'aquesta Llei declaren que en cas de transports urbans correspon als Municipis la competència de planificació, ordenació i gestió. També l'article 38 reitera que correspon als ajuntaments o ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i gestió dels serveis urbans amb aquests vehicles de lloguer amb conductor, de manera que la llicència municipal és indispensable per a prestar el servei. I tot això sens perjudici de l'autorització necessària de la Generalitat. És en aquest àmbit que l'Àrea Metropolitana ha desenvolupat la iniciativa de formular i aprovar un reglament d'ordenació d'aquesta activitat en tant que transport urbà. Dit tot això, cal analitzar la normativa metropolitana aplicable en raó de la qual l'ÀMB ha assumit l'ordenació per via reglamentària d'aquesta modalitat de transport de viatgers.
4. L'article 38.3 de la Llei catalana 12/1987, de 28 de maig, senyala que correspondrà als ajuntaments o als ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i gestió dels transport VTC. Es conté aquí una referència expressa i clara a la intervenció dels ens metropolitans legalment constituïts, que desenvolupen la seva competència en lloc dels ajuntaments allà on hi hagi una administració supramunicipal. Recordem que per

Llei del Parlament de 4 d'abril del mateix any 1987 s'havia aprovat la constitució de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) , successora ja en aquesta matèria de l'Entitat Municipal Metropolitana de Barcelona creada el 1974. L'EMT assumia la competència en la planificació, l'ordenació i gestió dels serveis de transport públic i també la intervenció administrativa en els serveis de transport públic de viatgers en automòbils.

5. L'article 14.B) de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, de creació de l'Àrea Metropolitana de Barcelona atribueix a aquest ens metropolità la competència en els diversos serveis de transport que recorren íntegrament per l'àmbit metropolità. Es tracta de les competències que fora d'aquest àmbit corresponen als municipis, i que, lògicament, inclouen els transports discrecionals. No apareix el transport per VTC a la norma esmentada , encara que no hi ha cap dubta que les competències de transports discrecionals dels municipis estan transferides per Llei a l'ÀMB. D'altra banda cal remarcar a aquests efectes que segons l'article 14.B)d, l'àmbit de l'ÀMB és una àrea de gestió unitària del transport, de manera que el transport és urbà si transcorre íntegrament dins aquesta àrea. D'altra banda, l'article 3.1 de la Llei metropolitana atribueix a l'ens supramunicipal la potestat normativa per a aprovar reglaments en matèries der la seva competència, de manera que, en definitiva, tractant-se de transport de competència metropolitana que precisa la seva ordenació ajustada a les normes legals i reglamentàries superiors, resta clar que l'ÀMB no envaeix competències d'altres Administracions en la iniciativa d'ordenació del transport en vehicles VTC en tant aquesta ordenació es refereix exclusivament als serveis desenvolupats en origen i destinació dins l'àmbit metropolità, en quin àmbit cal recordar que el transport sempre és urbà.
6. El Butlletí Oficial de l'Estat número 97, de 21 d'abril, acaba de publicar el Real Decret-Llei 3/2018, de 20 d'abril, pel que es modifica la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres, en matèria de condicions per a l'exercici de l'arrendament de vehicles amb conductor i de les autoritzacions que habiliten per aquesta activitat. El pròleg d'aquesta norma estatal parteix de la necessitat de *garantir un adequat equilibri entre l'oferta de serveis en aquesta modalitat de transport i la que representen els taxis, emparats per les corresponents llicències municipals. Determina que es tracta de compatibilitzar ... l'aplicació congruent de les normes dictades en l'àmbit autonòmic i municipal ... amb el règim aplicable a les activitats d'arrendament de vehicles amb conductor i de transport públic interurbà en vehicles de turisme regulat per l'Estat en l'exercici de les seves competències.*
És evident que aquesta *aplicació congruent de les normes dictades en diferents àmbits* (estatal, autonòmic i local) parteix de la base de la concurrència de competències en la mateixa matèria, de manera que aquesta concurrència és la que fa imprescindible la regulació extraordinària i urgent mitjançant una norma legal tal excepcional com el decret llei.

7. En raó de tots aquests antecedents, l'ÀMB va aprovar definitivament el Reglament metropolità del transport urbà discrecional de viatgers amb conductor en vehicles de fins a nou places que discorre íntegrament a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que ha estat objecte de diversos recursos en via jurisdiccional i quina eficàcia s'ha deixat en suspens com a mesura cautelar.
8. L'entrada en vigor del Reial Decret Llei 13/2018, de 28 de setembre, pel qual s'habilita a les comunitats autònomes i a les entitats locals per establir les condicions d'explotació de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor (VTC) en aquells serveis que tingui el seu origen i destinació en els seus respectius àmbits territorials, i la probable aprovació de la normativa de la Generalitat de Catalunya en matèria de transport de viatgers mitjançant lloguer de vehicles amb conductor, determinen la conveniència que l'Àrea Metropolitana de Barcelona exerceixi les seves competències en matèria de transport urbà, mitjançant l'aprovació d'un reglament.
9. El seu objecte és establir o modificar, si és el cas, les condicions d'explotació de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional, en relació amb els serveis que discorrin íntegrament dins l'àmbit territorial de l'àrea metropolitana, identificada com a àmbit de transport urbà d'acord amb l'article 14.B) a. de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
10. D'acord amb la disposició transitòria única del Reial decret Llei 13/2018, la vigència del Reglament coincidirà amb els períodes de vigència de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor existents a l'entrada en vigor d'aquesta disposició, és a dir, amb el període ordinari de quatre anys o, si és el cas, amb els períodes d'ampliació de tal habilitació temporal, segons recull aquesta mateixa disposició transitòria.
Durant la vigència del reglament, els titulars d'autoritzacions que vulguin realitzar serveis urbans a l'Àrea Metropolitana de Barcelona han de complir els requisits establerts en el mateix.
11. El Reglament ha de formular la definició de l'objecte del mateix, dels serveis urbans i ha de referir-se als organismes facultats per a la intervenció administrativa, atorgant les facultats necessàries per a la gestió d'aquesta competència a l'IMET com a organisme autònom de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, específicament creat a aquests efectes.

També ha de regular el registre de vehicles com a instrument necessari per a la correcta aplicació de les condicions d'explotació recollides en el Reial Decret Llei 13/2018. La prestació de serveis sense la inscripció en el registre comportarà la impossibilitat del control del compliment de les obligacions referents a les condicions d'explotació de les autoritzacions, el que és qualificat de falta molt greu, de les tipificades en la Llei 12/1987, de 28 de maig, de la Generalitat de Catalunya de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

12. També haurà de regular les condicions d'explotació que es consideren mínimes per a una correcta prestació del servei, entre les que es recullen les peculiaritats del tipus de transport de viatgers que estableix la Llei d'Ordenació dels transports terrestres 16/1987. Es considera necessari definir el requisit que caracteritza específicament aquest tipus d'activitat, mitjançant la fixació del concepte de precontractació. En aquest sentit, s'haurà de determinar el període que defineix la precontractació mitjançant el termini temporal mínim que ha de transcórrer entre la inscripció del servei en el registre de serveis i el moment de l'inici de la prestació efectiva. També s'hauran d'establir condicions referents a la seguretat viària i lluita contra la contaminació mitjançant la fixació de l'antiguitat dels vehicles i la utilització de combustibles no contaminants. Així mateix, s'haurà d'imposar obligacions pel que fa a la garantia del compliment d'obligacions en matèria de contractació laboral i seguretat viària dels conductors assalariats.

13. El Reglament ha de regular altres condicions de prestació quant a l'establiment de dies de descans setmanal, horaris, registre de serveis, condicions de precontractació i transparència en les tarifes aplicades. Al seu torn, el Reglament haurà de tractar del servei d'inspecció, i el règim sancionador, partint de la tipificació d'infraccions i sancions continguda en la legislació sectorial aplicable. Especial menció s'ha de fer a les autoritzacions que ja estan en vigor i hi haurà d'elaborar-se un calendari per al canvi de vehicles.