

Reglament d'ordenació de l'activitat de transport urbà discrecional de viatgers amb conductor en vehicles de fins a nou places que circula íntegrament a l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

## PREÀMBUL

1. L'activitat de transport de viatgers amb vehicle per carretera ha estat tradicionalment considerada subjecta a regulació dels poders públics, per tal de promoure l'adequada satisfacció de les necessitats de transport dels ciutadans, en condicions idònies de seguretat, i amb atenció especial als col·lectius de persones més desfavorides i a les zones o nuclis allunyats o de difícil accés (art. 4.1 Llei d'ordenació de transports terrestres 16/1987, de 30 de juliol, LOTT).  
De conformitat amb aquests criteris, correspon als poders públics formular objectius i directives, planificar i programar el sistema de transports, promulgar les normes necessàries per l'adequada ordenació del transport, gestionar directament els serveis assumits com a propis i lliurar autoritzacions que habilitin els particulars per a la prestació de serveis de transport de titularitat privada (art. 7 LOTT).
2. L'article 169 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya aprovat per Llei orgànica 6/2006, de 19 de juliol (EAC), estableix que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, de manera que aquesta competència inclou la regulació, planificació, gestió, coordinació i inspecció dels serveis i de les activitats. A la vegada l'article 84 de l'EAC també atribueix als governs locals la competència en matèria de serveis de mobilitat i la gestió del transport de viatgers municipal.
3. A la vegada, l'article 66.1.m del Decret legislatiu 2/2003, de 28 d'abril, pel qual s'aprova el text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya (LMRLC), determina que el municipi té competències pròpies en matèria de transport públic de viatgers i l'article 14.b de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) determina que els serveis de titularitat de l'AMB en matèria de transport urbà comprenen els diversos serveis que discorren íntegrament per l'àmbit metropolità, i especifica que s'entén per mobilitat urbana la que afecta l'àrea de gestió unitària de l'AMB, de manera que aquest àmbit és una àrea de gestió unitària del transport, ja que el transport és urbà si hi transcorre íntegrament. Aquestes àrees són les que l'article 131 del Reglament de la LOTT qualifica de territorials de prestació conjunta perquè existeix interacció o influència recíproca entre els municipis compresos en aquesta àrea.
4. Atesos aquests principis, la Llei 19/2003, de 4 de juliol, del taxi (LT), regula el transport de viatgers amb vehicles d'una capacitat de fins a nou places, inclosa la persona que condueix, que s'efectua per compte d'altri mitjançant el pagament de preu, sota la modalitat anomenada *serveis de taxi*. El contingut d'aquesta ordenació en aquest sector es manifesta per mitjà de la intervenció administrativa, fonamentada en la necessària garantia de l'interès públic per a l'assoliment d'un nivell òptim de qualitat en la prestació del servei, mitjançant la limitació del nombre d'autoritzacions de l'activitat i l'establiment de tarifes obligades, tot això per garantir

la universalitat, l'accessibilitat, la continuïtat i el respecte dels drets dels usuaris (article 3 LT).

5. Estem, per tant, davant d'una activitat de les que l'article 238.1 de la LMRLC defineix d'interès general exercida per particulars, una qualificació que suposa el sotmetiment a les mesures de control, de policia i d'intervenció que corresponguin, mitjançant la seva ordenació sectorial.

Compartim un model del transport de viatgers publicat o intervingut des dels poders públics mitjançant diverses tècniques, que van des de la prestació directa o indirecta de l'activitat fins a la seva ordenació, reglamentació i intervenció quan el servei el presten particulars. Aquest model és absolutament diferent del que s'imposa en altres llocs, on el transport de viatgers en les diverses modalitats està «liberalitzat» en favor dels particulars, de manera que es deixa a les regles del mercat competitiu l'establiment de les activitats i la seva gestió i prestació.

Partint d'aquest model d'intervenció administrativa en una activitat d'interès general, es fa del tot necessari identificar les manifestacions d'aquest interès públic que han de ser protegides mitjançant l'ordenació ponderada i justificada del sector del transport discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places, en tant que transport urbà que discorre íntegrament per l'àmbit metropolità.

6. Els estudis i informes aportats pels serveis de l'AMB han posat en relleu l'evolució de la configuració dels serveis d'arrendament de vehicles amb conductor com a modalitat de transport discrecional de viatgers, que han passat dels anomenats «transports de luxe» —basats en les característiques dels vehicles adscrits a les autoritzacions i en els serveis especials pels quals eren contractats— als serveis ordinaris de transport amb conductor de viatgers en vehicles de fins a nou places. L'ordenació i la intervenció en aquest transport han restat remeses a l'Administració de l'Estat i de les comunitats autònomes, ates que el radi d'acció de les autoritzacions d'aquests tipus de transport era sempre el nacional.
7. Tot i això, a l'hora de la veritat, aquest tipus de transport ha deixat d'estar adreçat a determinats tipus de serveis especials (d'acompanyament, d'actes o esdeveniments assenyalats) i s'ha convertit en un mitjà més de transport de vehicle de lloguer amb conductor, en una clara i evident coincidència amb els serveis tradicionalment prestats pel taxi, del qual només el separa la contractació prèvia, les característiques del vehicle i la modalitat de cobrament sense taxímetre. I això queda singularment palès quan es tracta de serveis de transport en l'àmbit urbà, és a dir, amb origen i destinació del servei dins la mateixa àrea urbana.
8. És evident que aquesta situació no pot ser abordada ni resolta des de l'àmbit de les competències públiques locals, ja que l'ordenació i la planificació del sistema de transport és competència autonòmica. Però també resulta inqüestionable que aquesta coincidència en els tipus i en l'àmbit urbà de les dues modalitats comporta greus afectacions que incideixen en les competències d'ordenació estrictament locals.

9. Les polítiques públiques en l'àmbit de la mobilitat i el transport es fonamenten en la recerca de la sostenibilitat ambiental i econòmica, i a aquests efectes s'imposen accions de restricció del trànsit rodat a les ciutats, especialment en episodis de forta contaminació. L'esponjament de les vies urbanes, la contínua recerca de nous espais per a usos públics diferents de la circulació rodada, l'alternativa de la mobilitat a peu o en bicicleta, o la prioritització dels carrils per a transport públic col·lectiu són mesures incompatibles amb fomentar l'augment de vehicles rodats de transport urbà de lloguer amb conductor i de contractació per a un sol usuari i per la capacitat total del cotxe.  
Les polítiques públiques en el sector del taxi s'han basat en la paralització de nous processos de concessió de llicències per ampliació del nombre de les existents des de 1987. A més, s'afavoreixen les accions de limitació dels dies i de les hores de circulació dels vehicles i d'usos de tecnologies netes, com el motor elèctric o híbrid.
10. Totes aquestes accions públiques se centren en el respecte de les competències de les diverses administracions amb capacitat regulatòria, però al mateix temps en la no renúncia a l'exercici decidit de les competències locals, tant en matèria de mobilitat i transport com també en allò que té a veure amb la protecció del medi i la protecció de la salubritat pública (art. 66.1 lletres f i h de la LMRLC).
11. Cal completar aquesta descripció dels antecedents fàctics i normatius amb un apunt sobre les mesures restrictives o limitatives que comporta la present norma reglamentària. Tant la Llei 17/2009, de 23 de novembre, com la Llei de garantia d'unitat de mercat 20/2013, de 9 de desembre (LGUM), estableixen restriccions a l'hora de crear nous tipus d'autoritzacions, ja que aquest és un tipus d'intervenció pública molt limitativa d'una activitat econòmica exercida per particulars. Però aquestes lleis també estableixen excepcions a aquesta regla general i l'article 5 de l'esmentada en primer lloc i els articles 5 i 17 de la segona preveuen l'establiment d'autoritzacions administratives que han de respectar els requisits de no discriminació, necessitat justificada i proporcionalitat.
12. Aquestes excepcions s'inclouen en les normes esmentades en els supòsits en què calgui establir una limitació d'operadors en el mercat fonamentada en diverses raons. En concret, la norma esmenta l'activitat d'arrendament de vehicles amb conductor. En aquest sentit, el Reglament es fonamenta en la possibilitat d'establir una limitació quantitativa del nombre màxim d'autoritzacions de VTC. En l'àmbit estatal, aquesta qüestió està resolta actualment a l'article 181.3 del Reglament d'ordenació dels transports terrestres i a l'Ordre FOM/36/2008, que estableixen una proporció màxima d'una autorització VTC per cada trenta autoritzacions de taxis. La legislació catalana en matèria de transport, que és la directament aplicable, determina (article 38.3 de la Llei 12/1987) que correspon als ajuntaments (en aquest cas a l'AMB) l'ordenació dels serveis urbans de transport de viatgers amb capacitat de fins a cinc places inclosa la del conductor, i l'article 129 del seu Reglament aprovat per Decret 319/1990 estableix que els ens locals poden condicionar l'atorgament de les llicències municipals a la fixació de quotes o contingents.

13. Sobre aquestes bases s'estableix en el present reglament l'ordenació general de l'exercici de l'activitat de transport discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places en tant que transport urbà que circula íntegrament per l'àmbit metropolità, coneguda com VTC, mitjançant la definició del servei i de la seva naturalesa, la descripció de les competències, la subjecció de l'activitat a autorització administrativa prèvia local, el règim jurídic de les autoritzacions i la limitació del nombre màxim d'aquestes, les característiques dels vehicles i les condicions de prestació del transport i el règim d'infraccions i sancions. D'altra banda, és essencial el règim transitori que ha de permetre incloure les autoritzacions atorgades fins a la data d'entrada en vigor d'aquesta norma pels ens locals amb competències sobre el servei urbà, així com el règim del possible exercici de l'activitat per part d'altres nous operadors privats.

## **CAPÍTOL PRELIMINAR**

### **Article 1. Objecte**

És objecte d'aquest Reglament l'ordenació de l'activitat de transport discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places en tant que transport urbà que circula íntegrament per l'àmbit metropolità, segons el defineix l'article 38, de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

### **Article 2. Àmbit d'aplicació**

Aquest Reglament s'aplica a l'àmbit territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) establert a l'article 2.1 de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, segons és definit pels termes municipals dels municipis que la integren.

### **Article 3. Definicions**

1. Servei de transport de viatgers amb vehicles amb conductor d'una capacitat de fins a nou places, inclosa la persona que condueix (VTC): és el que s'efectua per compte d'altri mitjançant el pagament d'un preu, i que no es presta d'acord amb itineraris lineals o unes xarxes zonals ni amb una periodicitat predeterminada, i en què el pagament es fa per contracte d'un sol usuari i per la capacitat total del vehicle.
2. Serveis urbans: són els que transcorren íntegrament, des de l'origen fins la destinació, dins de l'àmbit territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. D'acord amb l'article 14.B.b de la Llei 31/2010, l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona és una àrea de gestió unitària del transport, de manera que el transport és urbà si hi circula íntegrament.

### **Article 4. Naturalesa del servei i normativa aplicable**

1. Als serveis de caràcter urbà contemplats en aquest reglament els serà d'aplicació la Llei 12/1987, de 28 de maig de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor i el seu Reglament, aprovat per Decret 319/1990, de 21 de desembre o la normativa que els substitueixi.

2. També serà d'aplicació, mentre no s'oposin a la Llei 12/1987, de 28 de maig, el Decret 179/1995, de 13 de juny, pel qual s'aprova el Reglament d'obres, activitats i serveis de les entitats locals, especialment els articles 103 i següents que regulen els supòsits d'ordenació sectorial subjecta a autoritzacions reglamentades i als articles 71 i següents referents a les autoritzacions.

3. Finalment, en tot el que es refereix a l'activitat administrativa derivada de l'execució d'aquest Reglament, s'aplicarà la normativa vigent sobre règim local i sobre procediment administratiu comú.

### **Article 5. Administració competent**

1. Correspon a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, segons disposa l'article 14.B de la Llei 31/2010, de 3 d'agost, en relació amb l'article 38.3 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, 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.

2. Aquestes competències són exercides mitjançant l'Institut Metropolità del Taxi (IMET), organisme autònom de caràcter administratiu, i d'acord amb l'article 2.1 dels seus Estatuts, llevat d'aquelles que segons els seus estatuts o les lleis es reservin els òrgans de govern de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

### **Article 6. Ordenació i gestió de l'activitat**

1. Correspon a l'Àrea Metropolitana de Barcelona l'atorgament, la revisió de les condicions de l'atorgament i, si escau, la declaració de caducitat de les autoritzacions per prestar els serveis urbans de transport discrecional de viatgers en automòbils de lloguer amb conductor fins a nou places, dins del seu àmbit territorial.

2. L'ordenació de l'activitat per part de l'ÀMB, conforme a la Llei i en l'àmbit de les seves competències, comprèn les actuacions següents:

- a. La reglamentació de l'activitat, de les condicions de la prestació, dels vehicles i el seu equipament, i de tots els mitjans materials afectes al servei, sense perjudici de l'homologació que correspongui als organismes competents.
- b. La reglamentació del règim d'autoritzacions, les condicions inherents a aquestes, el contingut, la naturalesa, l'abast i les facultats, la limitació o la determinació del nombre màxim d'autoritzacions, així com el règim de caducitat o resolució.
- c. La regulació del règim sancionador, amb el desenvolupament i la concreció dels tipus d'infraccions i sancions establertes a la Llei 12/1987, de 28 de maig.
- d. L'aprovació, mitjançant ordenança fiscal, dels tributs que gravin l'activitat administrativa, de conformitat amb el que preveu la Llei d'hisendes locals.

3. L'actuació de l'AMB, mitjançant l'IMET, s'executa a través dels mitjans jurídics establerts amb caràcter general i específicament els següents:

- a. Instruccions i procediments administratius per interpretar i aplicar millor el Reglament.
- b. Ordres individuals de mandat i de prohibició, quan estiguin previstes a l'ordenament.
- c. Actes administratius d'aplicació de l'ordenament.

## **CAPITOL I. L'autorització com a títol que habilita per a l'exercici de l'activitat**

### **Article 7. Subjecció a autorització prèvia**

1. L'activitat de prestació del servei de transport de viatgers amb vehicles d'una capacitat de fins a nou places, inclosa la persona que condueix, dins l'àrea de gestió unitària del transport urbà constituïda pel territori de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, té caràcter de transport urbà i, en aquest cas, resta sotmesa a l'obtenció prèvia de l'autorització que habiliti la persona titular per a cadascun dels vehicles que desenvolupin aquesta activitat.
2. Aquesta autorització és sol·licitada i, si escau, lliurada a favor de la persona física o jurídica que en tingui la titularitat real en cada moment. Cada autorització d'activitat té un únic titular i està referida a un vehicle concret. N'han de constar la matrícula, el número de bastidor i la resta de dades que es considerin necessàries per a la identificació. L'autorització a un titular no comporta l'autorització a tots els vehicles propietat de l'autoritzat o dels quals l'autoritzat en sigui l'exploador.
3. Els vehicles a aplicar a les autoritzacions que substitueixin altres vehicles de menys places han d'estar adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda.
4. A l'àmbit territorial d'aquest Reglament, únicament poden prestar servei, amb origen i destinació, les autoritzacions atorgades per l'AMB, sense perjudici del que disposa la Llei d'ordenació del transport terrestre envers l'atorgament d'aquestes o d'altres autoritzacions.
5. L'autorització de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha de concórrer amb les altres autoritzacions que correspongui atorgar a altres Administracions en raó de les seves pròpies competències.
6. No resta subjecta a aquest Reglament ni al règim d'autorització que preveu el servei VTC que no sigui urbà segons es defineix a l'article 7 d'aquest Reglament.

### **Article 8. Relació derivada de la titularitat de l'autorització**

1. L'accés a la titularitat d'una autorització comporta l'obligació del titular de prestar el servei d'acord amb la normativa sectorial que en cada moment sigui vigent.
2. L'ordenació del servei per part de l'AMB en cap cas la fa responsable dels danys causats a tercers pels subjectes autoritzats o dels que es derivin de la no prestació de l'activitat.

### **Article 9. Règim jurídic de les autoritzacions**

L'accés a la titularitat de l'autorització comporta el règim jurídic següent:

1. S'atorga sobre la base del compliment dels requisits que la Llei 12/1987, de 28 de maig, el Decret 319/1990, de 21 de desembre, i el present Reglament exigeixen al subjecte autoritzat.
2. El silenci administratiu en les sol·licituds d'atorgament és negatiu.
3. L'autorització es refereix sempre a un únic vehicle i pot ser explotada pel seu titular o pels assalariats que tingui contractats en règim laboral.

4. La manca d'exercici de l'activitat, en la forma prevista en aquest Reglament, comportarà la resolució de l'autorització.
5. La pèrdua de qualsevol dels requisits o l'incompliment de les condicions previstes en aquest Reglament comporta la resolució de l'autorització, que es portarà a terme mitjançant expedient amb audiència prèvia de l'interessat.
6. Així mateix, és pertinent la resolució de l'autorització quan, sense la preceptiva autorització de l'AMB, es realitzi qualsevol tipus d'acte translatiu o dispositiu de domini sobre l'autorització o, en qualsevol altra forma, se'n faci una cessió d'ús contravenint el que preveuen la Llei 12/1987, de 28 de maig, el Decret 319/1990, de 21 de desembre, o aquest Reglament.
7. L'Àrea Metropolitana de Barcelona pot revocar les autoritzacions per canvi o desaparició de les circumstàncies que van determinar l'atorgament o perquè n'han sobrevingut de noves que, en cas d'haver existit llavors, n'haguessin justificat la denegació. També podrà revocar les autoritzacions quan el Consell Metropolità adopti nous criteris d'apreciació per variacions substancials en les necessitats o en el model de transport d'aquesta modalitat.

#### **Article 11. Determinació del nombre d'autoritzacions**

1. Correspon a l'AMB la fixació, en cada moment, del nombre màxim d'autoritzacions de serveis urbans de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer amb conductor. Aquest és determinat per la necessitat de garantir la suficiència del servei en condicions òptimes per als ciutadans, sense perjudici de la garantia de rendibilitat econòmica dels operadors.
2. La creació de noves autoritzacions, permanents o temporals, o la reducció de les existents exigirà la tramitació d'un expedient que acrediti la necessitat i la conveniència de la decisió, atenent principalment als factors següents:
  - a. El nivell d'oferta existent.
  - b. El nivell de demanda existent.
  - c. Les activitats comercials, industrials, turístiques o d'altra índole que es desenvolupen en l'àmbit territorial d'aplicació i que puguin generar demandes específiques de serveis de transport urbà discrecional en vehicles de lloguer amb conductor.
  - d. El nivell de compatibilitat de les noves autoritzacions amb els objectius de sostenibilitat ambiental en el trànsit i en la circulació urbana.

#### **Article 12. Règim d'atorgament d'autoritzacions**

1. L'atorgament d'autoritzacions es realitzarà conforme als principis i regles establertes a la Llei 12/1987, de 28 de maig, al Decret 319/1990, de 21 de desembre, o en aquest Reglament i conforme als procediments administratius que es dictin en aplicació d'aquest.
2. Les autoritzacions seran atorgades per l'AMB a les persones físiques o jurídiques que reuneixin els requisits per obtenir-ne. Per a aquest supòsit, l'AMB aprovarà les bases de les convocatòries de processos d'atorgament de noves autoritzacions, en les quals es determinarà el procediment que cal seguir per a les adjudicacions que, en tot cas, hauran de garantir els principis de publicitat, igualtat d'oportunitats, lliure

- concurrència i no discriminació. El procediment serà el de sorteig un cop admeses les sol·licituds que compleixen els requisits exigits.
3. Les persones interessades a obtenir una autorització han de demanar-ho mitjançant una sol·licitud en la qual s'ha d'acreditar que es compleixen els requisits exigits i passaran a integrar la llista d'aspirants, tot això segons els terminis i les formes que es determinin a les corresponents convocatòries.
  4. El procediment d'atorgament tindrà un tràmit d'audiència perquè els interessats i les organitzacions del sector puguin al·legar el que considerin adequat en defensa dels seus interessos.
  5. Aquesta regulació s'aplica també a les autoritzacions que habiliten per prestar el servei urbà amb caràcter estacional o per a esdeveniments determinats.

### **Article 13. Condicions essencials per a la titularitat d'autoritzacions**

1. L'accés a la titularitat de les autoritzacions queda sotmès al compliment de les condicions següents:
  - a. Tenir autorització de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer de fins a nou places.
  - b. Acreditar la titularitat del vehicle aplicat a l'autorització de transport discrecional de viatgers en automòbils de lloguer amb conductor fins a nou places.
  - c. En el supòsit de ser persona jurídica, acreditar la titularitat real, que ha de coincidir amb la titularitat de l'autorització en el moment de la seva concessió.
  - d. Acreditar el compliment de les obligacions de caràcter fiscal, laboral i social, incloses les relatives a les condicions del centre de treball, establertes per la legislació vigent.
  - e. Acreditar la disposició d'un local, apte per al desenvolupament de les activitats relacionades amb la gestió i l'explotació de l'autorització, així com per a l'aparcament del vehicle.
2. En el cas de les persones jurídiques, a més, serà necessari acreditar la seva personalitat, els seus estatuts i posteriors modificacions, la inscripció en el Registre públic corresponent, la identificació dels seus socis mitjançant el llibre de registre actualitzat i dels seus representants legals o integrants dels seus òrgans d'administració i hauran d'estar, si escau, al corrent de presentació dels preceptius comptes anuals.
3. L'AMB, en qualsevol moment, podrà comprovar el compliment continuat i permanent d'aquestes condicions.

## **CAPITOL II. Termini de validesa, extinció i intransmissibilitat de les autoritzacions**

### **Article 14. Termini de validesa de les autoritzacions**

1. Les autoritzacions per a la prestació dels serveis urbans de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer de fins a nou places s'atorguen amb caràcter permanent, sens perjudici de les autoritzacions per desenvolupar l'activitat durant uns períodes determinats, d'un any de durada i amb efectes limitats als períodes o



esdeveniments previstos a la corresponent convocatòria. Això no obstant, la validesa queda condicionada al compliment continuat de les condicions essencials per a la seva titularitat i explotació.

2. L'òrgan competent pot, en tot moment, comprovar el compliment dels requisits exigits per a l'obtenció de les autoritzacions, prèvia sol·licitud als titulars de la documentació acreditativa que estimi pertinent.

#### **Article 15. Extinció de l'autorització**

1. Les autoritzacions s'extingeixen pels motius següents:
  - a. Per pèrdua, retirada o transmissió de l'autorització de VTC atorgada per la comunitat autònoma.
  - b. Per què s'ha acabat el període pel qual va ser atorgada.
  - c. Per la renúncia del seu titular mitjançant escrit dirigit a l'AMB.
  - d. Per la resolució per incompliment del titular de les condicions essencials de l'autorització, o per l'obtenció, la gestió o l'explotació d'aquesta en contra de les condicions establertes a la Llei 12/1987, de 28 de maig.
  - e. Per caducitat, en el cas de les llicències temporals o estacionals.
2. El procediment de resolució d'autoritzacions requerirà la incoació d'un expedient administratiu amb audiència de l'interessat.

#### **Article 16. Règim de les autoritzacions**

1. Les autoritzacions per a la prestació de serveis urbans de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer de fins a nou places són intransmissibles d'acord amb la normativa general que regula aquesta activitat, amb les excepcions previstes en aquesta mateixa normativa.
2. Les autoritzacions perden la vigència automàticament sense necessitat de declaració expressa de l'Administració en els següents supòsits:
  - e. Jubilació o declaració d'incapacitat permanent absoluta o total per a la professió o mort del titular, llevat del cas de transmissió quan aquesta sigui autoritzable segons el paràgraf anterior.
  - f. Pèrdua de la titularitat per qualsevol motiu de l'autorització de VTC atorgada per la comunitat autònoma, inclosa la transferència de l'autorització VTC.
  - g. Declaració de concurs que comporti el cessament de l'activitat.
  - h. Dissolució o liquidació de la societat en cas de les persones jurídiques titulars de llicència.
  - i. Incompliment pel titular de les condicions imposades en aquest reglament per causes que li siguin imputables.
3. Les autoritzacions seran revocables per canvi o desaparició de les circumstàncies que en van determinar l'atorgament o per sobrevenir-ne d'altres que, en cas d'haver existit llavors n'haguessin determinat la denegació. També podran revocar-se les autoritzacions quan l'Administració metropolitana adopti nous criteris d'apreciació degudament justificats, i especialment quan apareguin noves necessitats en

l'ordenació del sector derivades de la demanda i l'oferta i de noves circumstàncies mediambientals i de mobilitat sostenible a l'àmbit metropolità.

### **CAPITOL III. Dels conductors o conductores, dels vehicles i de la prestació del servei**

#### **Article 17. Dels conductors o conductores**

Per poder prestar servei urbà amb autoritzacions VTC com a conductor o conductora, cal reunir el que estableix la Llei 12/1987, de 28 de maig, amb relació a l'honorabilitat i l'aptitud professional.

#### **Article 18. Dels vehicles**

1. El titular de l'autorització ha d'acreditar la disponibilitat del vehicle per al qual sol·liciti l'autorització per prestar el servei. Obligatòriament ha de tenir contractada i en vigor, una pòlissa d'assegurança que cobreixi els riscos determinats per la legislació vigent i, en cas d'existir més d'un conductor o conductora, cobrir aquesta circumstància.
2. Els vehicles de més de cinc places han d'estar adaptats a les persones amb mobilitat reduïda.
3. Els vehicles que realitzin al servei han de complir la normativa mediambiental que tingui establerta l'AMB.

#### **Article 19. Documentació necessària en els vehicles**

1. Els vehicles han de portar en tot moment l'autorització de serveis urbans de transport discrecional de viatgers en vehicles de lloguer de fins a nou places objecte d'aquest Reglament, sense la qual no es poden dur a terme serveis urbans en l'àmbit metropolità.
2. També han de portar l'adhesiu exterior segons disseny de l'AMB tot indicant l'autorització de serveis urbans.

#### **Article 20. Prestació del servei**

1. S'entén per prestació del servei la disponibilitat per prestar-lo, tant si el vehicle està ocupat per passatgers com si no.
2. El conductor o conductora que sigui requerit per prestar servei a invidents, persones amb minusvalideses o persones amb nens, no podrà negar-se a prestar-lo pel fet d'anar acompanyat d'un gos pigall, cadira de rodes o cadira de nens.
3. El servei sempre ha de realitzar-se a requeriment dels usuaris de manera concertada prèviament.
4. La concertació s'ha de fer segons estableix el Decret Llei 5/2017, d'1 d'agost, de mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places.
5. A tal efecte l'AMB crea el registre electrònic per als serveis urbans, sens perjudici de l'obligació d'anotar els serveis en el registre electrònic de la Direcció General de Territori i Sostenibilitat, segons estableix el Decret Llei 5/2017.

6. El servei és urbà quan aquest s'ha produït en origen i destinació dins de territori de l'Àrea Metropolitana de Barcelona amb independència de les dades d'origen i de destinació contractades.
7. El servei deixa de ser urbà si finalitza fora de l'àmbit territorial de l'AMB, malgrat que inicialment el servei fos concertat com a urbà.

## **CAPÍTOL IV. Inspecció, infraccions i sancions**

### **Article 21. Òrgan d'inspecció i personal d'inspecció**

1. La vigilància i la inspecció del servei urbà de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reglament correspon als òrgans de l'IMET que estatutàriament la tinguin atribuïda, sense perjudici de les competències d'altres administracions en matèria d'inspecció.
2. L'exercici de l'activitat inspectora es farà d'acord amb el que estableix la Llei 12/1987, de 26 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor en matèria d'inspecció.

### **Article 22. Infraccions**

Constitueixen infraccions administratives les accions i les omissions que contravinguin les obligacions establertes en aquest Reglament.

Les infraccions de les normes reguladores del servei urbà de VTC es classifiquen en molt greus, greus i lleus.

### **Article 23. Subjectes infractors**

La responsabilitat administrativa per les infraccions de les normes reguladores dels serveis urbans de VTC correspon:

- a. En les infraccions comeses en els serveis urbans de VTC emparats per la perceptiva autorització, a la persona física o jurídica titular d'aquesta, llevat que sigui aplicable el que preveu l'apartat c).
- b. En les infraccions comeses en els serveis urbans de VTC fets sense la cobertura d'autorització metropolitana, a la persona física o jurídica que usa o té atribuïda la facultat d'ús del vehicle.
- c. En les infraccions comeses pel conductor o conductora del vehicle durant la prestació del servei, a aquest mateix.
- d. En les infraccions comeses per les empreses de mediació en qualsevol de les seves formes d'actuació (radioemissores, aplicacions, etc.), que no estiguin compreses en els apartats anteriors, que realitzin 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 24. Classes d'infraccions**

1. Són infraccions molt greus:
  - a. Prestar serveis urbans de VTC sense l'autorització preceptiva. També es considera que hi ha prestació de serveis sense autorització quan el vehicle utilitzat no es correspon a l'autorització atorgada malgrat que el vehicle sigui del mateix titular.
  - b. Obstruir o negar-se a l'actuació dels serveis d'inspecció de manera que s'impedeixi l'exercici de les funcions que tenen atribuïdes.
  - c. Emprar autoritzacions atribuïdes a nom d'altres persones.
  - d. Prestar el serveis urbans de VTC 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 no permesos per la legislació vigent o sota la influència d'estupefaents.
  
2. Són infraccions greus:
  - a. Prestar servei sense notificar el servei contractat al registre electrònic dels serveis urbans de l'article 20.5.
  - b. Captar i buscar passatge en vies públiques, estacions de ferrocarril, ports i aeroport.
  - c. No comunicar el canvi del vehicle.
  
3. Son infraccions lleus:
  - a. No portar el distintiu de servei urbà en el vehicle.
  - b. No comunicar canvis en el full de ruta del servei al registre electrònic dels serveis urbans de l'article 20.5.
  
4. Les infraccions que estiguin previstes en la Llei 12/1987, de 28 de maig, i el Decret 319/1990, de 21 de desembre, i que siguin comeses com a conseqüència del serveis urbans prestats en l'àmbit metropolità tindran la consideració que resulti d'aquesta normativa.

## **Article 25. Sancions**

1. Les infraccions lleus són sancionades amb advertiment o multa de fins a 250 euros, o amb les dues sancions alhora; les greus, amb multa de fins a 1.250 euros, i les molt greus, amb multa de fins a 4.000 euros.
2. També serà d'aplicació el que estableix la Llei 12/1987 en la seva última modificació pel que fa referència als articles 60 bis i 60 ter, de l'esmentat text legal.
3. La incoació, la tramitació i la resolució dels expedients sancionadors instruïts per infraccions en el present Reglament corresponen a l'òrgan competent de l'IMET, i s'ajusten al que estableixen les normes i els principis de procediment administratiu sancionador per a la legislació sobre el procediment administratiu comú i per la normativa catalana sobre el procediment sancionador.

## **Article 26. Òrgans competents**

La competència per imposar les sancions previstes en aquest Reglament respecte a la prestació de serveis urbans amb llicències VTC correspon als òrgans de l'IMET que estatutàriament la tinguin atribuïda.

## **Disposició transitòria**

Són vigents les autoritzacions de transport regulades en aquest reglament 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 d'acord amb l'O.M. 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, les quals resten ordenades i subjectes a la present reglamentació.

## **Disposicions addicionals**

Primera. Es limita el nombre total d'autoritzacions a les atorgades segons la disposició transitòria anterior. Correspon a l'Institut Metropolità del Taxi la proposta d'inici d'expedients de determinació del nombre màxim d'autoritzacions per sobre de les que es preveuen a la disposició transitòria. En cap cas el nombre d'autoritzacions vigents en cada moment podrà superar la ràtio d'una llicència de VTC per cada trenta llicències de taxi. Les facultats atribuïdes a l'Institut Metropolità del Taxi a l'article 5.2 d'aquest Reglament inclouen la convocatòria i resolució per a l'atorgament de noves autoritzacions, a més de les incloses en el supòsit de la Disposició transitòria, i és d'aplicació l'article 12 sobre règim d'atorgament d'autoritzacions.

Segona. Les facultats atribuïdes a l'Institut Metropolità del Taxi a l'article 5.2 d'aquest Reglament inclouen la convocatòria i resolució per a l'atorgament de noves autoritzacions de caràcter estacional i per a esdeveniments singulars. Aquestes convocatòries s'ajusten a les normes següents:

- a. Determinaran el nombre d'autoritzacions que s'atorgaran, segons els criteris d'aquest Reglament i mitjançant justificació raonada i suficient. Es podrà limitar el nombre d'autoritzacions per a cada sol·licitant, ja sigui persona física o jurídica.
- b. Determinaran el calendari de la vigència de les autoritzacions, i es concretaran els períodes o esdeveniments d'aquesta vigència.
- c. El calendari anual de vigència de les autoritzacions pot ser ampliat o reduït per raó justificada en necessitats o circumstàncies sobrevingudes, sense que la possible reducció comporti en cap cas dret a indemnització.