

Antecedents

Decret llei 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor

Tram. 203-00012/12

Reg. 28111 / Admissió a tràmit de la iniciativa: Mesa del Parlament, 05.02.2019

DOCUMENTACIÓ	Pàgines
1. Ofici de tramesa	2-3
2. Informe del Gabinet jurídic	4-15
3. Informe justificatiu article 38, llei 13/2008	16-42
4. Informe jurídic	43-49
5. Text del Decret llei aprovat pel Govern	50-60
6. Publicació del Decret llei al DOGC	61-69
7. Certificat del secretari general donant conformitat a la documentació de l'expedient	70



Registre de sortida
Departament de Territori i Sostenibilitat - SECRETARIA GENERAL
9032/10315/2019
16/01/2019 - 18:22

Registre d'entrada
Departament de la Presidència - SECRETARIA DEL GOVERN
9032/9434/2019
16/01/2019 - 18:22

Justificant de lliurament

Objecte de lliurament

Servei	eValisa
Assumpte	Comunicació article 38 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern
De	Ferran Falcó Isern (SECRETARI/ÀRIA GENERAL DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT)
Per a	Víctor Cullerell i Comellas (SECRETARI/ÀRIA DEL GOVERN)
Visualitzadors	Ma. Carme Sardà Vilardaga (ADVOCAT/ADA EN CAP DE LA GENERALITAT)
Llegit per	
Opcions de l'enviament	Important
Documents annexes	

Signatura

Signant	Serveis Administració Electrònica
Ens	
Data	16/01/2019 - 18:22
Entitat certificació	Consorci Administració Oberta de Catalunya

Contingut

Benvolgut Secretari,

L'article 38 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, disposa que el Govern, en cas d'una necessitat extraordinària i urgent, pot dictar disposicions legislatives provisionals, sota la forma de decret llei, en els termes de l'article 64 de l'Estatut. També estableix que l'inici de la tramitació s'ha de comunicar al secretari o secretària del Govern.

De conformitat amb aquesta previsió, et comunico que el Departament de Territori i Sostenibilitat ha iniciat la tramitació d'un decret llei de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor. Així mateix, et comunico la voluntat d'aquest departament de presentar properament al Govern aquest projecte de decret llei.

Aquest justificant és un document electrònic, signat per l'aplicació, que acredita la tramesa i registre d'aquesta valisa. Conserveu-lo en format electrònic com a justificant del lliurament.

Servei facilitat per

e-VALISA

Registre de sortida

Departament de Territori i Sostenibilitat - SECRETARIA GENERAL

9032/10315/2019

16/01/2019 - 18:22

Registre d'entrada

Departament de la Presidència - SECRETARIA DEL GOVERN

9032/9434/2019

16/01/2019 - 18:22

Cordialment,

Ferran Falcó Isern

Secretari general

Departament de Territori i Sostenibilitat



Aquest justificant és un document electrònic, signat per l'aplicació, que acredita la tramesa i registre d'aquesta valisa. Conserveu-lo en format electrònic com a justificant del lliurament.

Servei facilitat per

e-VALISA



INFORME SOBRE DETERMINADES QÜESTIONS QUE ES DERIVEN DEL PROJECTE DE DECRET LLEI DE MESURES URGENTS EN MATÈRIA DE TRANSPORT DE VIATGERS MITJANÇANT EL LLOGUER DE VEHICLES AMB CONDUCTOR

Antecedents

El Departament de Territori i Sostenibilitat demana informe sobre determinades qüestions que es deriven del projecte de Decret Llei de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor; en particular, l'adequació de la proposta normativa en termes de proporcionalitat i de responsabilitat.

Consideracions jurídiques

1.- El règim jurídic del transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles de turisme amb conductor (VTC)

La regulació de la prestació de serveis de transport de viatgers en la modalitat VTC d'àmbit estatal es va establir en la Llei estatal 16/1987, de 30 de juliol, d'Ordenació dels Transports Terrestres (LOTT)¹. En la versió original d'aquesta regulació, si bé s'establia, com a norma general, que l'oferta de transport es regia per la lliure concurrència, es permetia que pogués ser restringida o condicionada per l'Administració en determinats supòsits com per exemple, els desajustos entre l'oferta i la demanda que impedissin la correcta prestació de les activitats o serveis, o per raons de política econòmica general destinades a promoure la millor utilització dels recursos disponibles. En aquest marc, l'art. 50 LOTT permetia que aquestes mesures restrictives comportessin la imposició de limitacions o condicions o, fins i tot, l'establiment de contingents.

El reglament de desenvolupament de la LOTT, aprovat mitjançant el real Decret 1211/1990, de 28 de setembre (ROTT). L'article 181.2 ROTT establia la possibilitat de denegar una autorització de VTC quan existís una desproporció manifesta entre el nombre d'autoritzacions atorgades en una zona i els potencials usuaris del servei. Completant aquesta regulació, l'article 14.1 de l'Ordre FOM/36/2008, de 9 de gener va establir el criteri de considerar que la desproporció es posava de manifest quan la

¹ El precedent d'aquesta regulació el podem trobar al Reial Decret 783/1979, de 16 de març, que va aprovar el Reglament Nacional dels Serveis urbans i Interurbans de Transports en Automòbils lleugers, que regulava els vehicles d'ela classe c) "especials o d'abonament" destinats a prestar serveis urbans o interurbans i que es caracteritzaven per la major potència del vehicle, el seu luxe, capacitat, etc...



relació entre el nombre d'autoritzacions de VTC i el d'autoritzacions de taxi interurbà fos superior a una de les primeres per cada trenta de les segones.

En definitiva, el règim jurídic establert en la normativa esmentada subjectava la prestació del servei de passatgers mitjançant VTC a un règim d'autorització i establia que les autoritzacions podien ser denegades si el nombre d'autoritzacions de VTC en una comunitat autònoma era superior a una determinada proporció en relació amb el número d'autoritzacions de taxi en la mateixa zona.

La Llei estatal 25/2009, de 22 de desembre, de modificació de diverses Lleis per a la seva adaptació a la Llei sobre l'accés a les activitats de serveis i el seu exercici, va comportar, segons van entendre els tribunals contenciosos-administratius, un canvi important en el règim jurídic de les VTC.

Malgrat la Directiva de Serveis del Mercat Interior va excloure del seu àmbit, entre d'altres, els serveis de transport, la Llei 25/2009, va modificar i derogar, excedint l'àmbit d'actuació de la Directiva, diversos preceptes de la LOTT. Entre els preceptes afectats es trobaven els articles 49 i 50 LOTT que admetien la possibilitat de restringir la lliure concurrència en el transport per carretera en cas de desajust entre l'oferta i la demanda que impedis una correcta prestació dels serveis.

La supressió d'aquestes preceptes va suposar que es qüestionés la vigència de l'Ordre FOM/36/2008 en entendre que la regla de proporcionalitat "de 1 a 30" s'emparava en els articles suprimits, criteri que fou seguit per diferents sentències del Tribunal Superior de Justícia de Madrid.

Per resoldre aquesta ambigua situació, el legislador estatal va aprovar una nova modificació de la LOTT que es va concretar en la Llei 9/2013, de 4 d juliol que va donar nova redacció a l'article 48.2 LOTT que possibilitava novament l'establiment de condicions i limitacions a l'atorgament de noves autoritzacions VTC.

Desplegant l'article 48.2 LOTT es va donar també nova redacció a l'article 181.3 ROTT i es va establir que quan l'oferta de transport públic de viatgers en vehicles de turisme es trobi subjecta a limitacions quantitatives en una comunitat autònoma o en algun dels municipis que la integren, l'òrgan competent podrà denegar l'atorgament de noves autoritzacions de VTC amb la finalitat de mantenir l'adequat equilibri entre l'oferta d'ambdues modalitats de transport (VTC-taxi) en el seu territori, restablint-se novament el criteri d'un autorització VTC per cada 30 llicències de taxi, limitació quantitativa que ha estat elevada a rang legal mitjançant el Reial Decret 3/2018.

En el període de temps que transcorre entre la entre la modificació de la LOTT l'any 2013 i la del seu Reglament l'any 2015 es van sol·licitar més de 3.000 noves autoritzacions de VTC, emparades per un conjunt de pronunciaments judicials² del Tribunal Suprem que van considerar que la limitació de llicència basada en el principi

² Entre d'altres les STS de 14 de desembre de 2012 i la STS de 27 de gener de 2014



de proporcionalitat esmentat no fou d'aplicació fins a l'entrada en vigor de l'esmentada Llei 9/2013.

L'absència d'empara legal durant el període esmentat va comportar que algunes empreses aprofitessin la situació per sol·licitar autoritzacions domiciliades a Catalunya per a la prestació del servei VTC i, eventualment, transferir-les. En aquesta moments, 1.600 autoritzacions VTC es troben sub iudice.

Per subvenir aquesta perniciosa situació es va dictar, pel Govern de la Generalitat, el Decret-Llei 5/2017 que en el seu article primer condicionava la nova transmissió de les autoritzacions VTC al fet que qui cedia l'autorització n'hagués estat el seu titular durant un període de dos anys. Tanmateix aquest precepte fou declarat inconstitucional per la STC 105/2018, de 4 d'octubre, que, en canvi, si va admetre que la regulació responia a raons d'extraordinària urgència i necessitat.

Finalment, el Reial Decret-Llei 13/2018, de 29 de setembre, modifica novament alguns preceptes de la LOTT i limita l'àmbit de servei de les VTC al transport interurbà de passatgers, establint un règim transitori de 4 anys per a les autoritzacions en vigor en el qual es podran seguir prestant els serveis en l'àmbit urbà i habilitant a les comunitats autònomes que tenen delegades per l'Estat funcions i facultats en aquesta matèria, per tal que puguin modificar determinades condicions d'explotació de les VTC.

Les VTC havien estat sempre autoritzacions de transport d'àmbit estatal, que habilitaven per a la prestació de serveis de transport en tot el territori de l'Estat. Des de la LOTT 5/1987, es va delegar a la Generalitat la concessió de les autoritzacions de les VTC amb domicili a Catalunya.

El Reial Decret-Llei 13/2018 va establir que les autoritzacions de VTC d'àmbit estatal no poden prestar serveis de recorregut local i per tal d'indemnitzar als titulars de llicències vigents, reconeix un règim transitori de 4 anys, amb una possible extensió fins a 6 anys, per tal de compensar les despeses causades per aquesta restricció.

Aquest mateix Reial Decret-Llei 13/2018 reconeix expressament que les Comunitats Autònomes poden modificar les condicions de prestació de serveis de VTC de llicència estatal, però concedida per la Comunitat Autònoma, respecte dels itineraris que no surtin del seu propi àmbit territorial.

En l'actualitat, raons d'urgència derivades de la conflictivitat generada pels canvis normatius en la legislació estatal de transports justifiquen que la Generalitat opti per acollir-se a l'habilitació expressada en la Disposició addicional primera del RD-Llei 13/2018 i desenvolupar mitjançant un instrument legislatiu que respon a raons d'extraordinària urgència, el règim jurídic dels itineraris dins els àmbits locals de Catalunya de les VTC de llicència estatal amb domicili a Catalunya, enlloc de fer una legislació pròpia en exercici de la competència exclusiva en matèria de transports, assumida en virtut de l'art. 169 de l'EAC, que habilita a la Generalitat per a la regulació del règim jurídic de les activitats de transport que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya.



El fet que la Generalitat estigui optant per acollir-se a l'habilitació expressada en el RD-Llei estatal explica que estableixi un règim jurídic complet d'aquesta modalitat de transport en l'àmbit territorial de Catalunya, sinó que es limiti a desenvolupar les obligacions que ja es troben previstes en el marc normatiu estatal vigent.

De fet, el projecte de Decret Llei actualitza l'obligació establerta a l'art. 182.1 del Reial Decret 1211/1990, pel qual es va aprovar el Reglament de la LOTT, referida a la prohibició de captar clients mentre es circula per les vies públiques i la de retorn al lloc d'establiment o a un aparcament o garatge quan finalitza el servei. Aquestes obligacions tenen per objecte que les VTC actuïn sempre prèvia contractació. Per tal de garantir el compliment d'aquesta finalitat el projecte preveu un interval mínim de 15 minuts entre la contractació i la prestació del servei i prohibeix la geolocalització dels vehicles disponibles.

A més, l'extraordinària urgència i necessitat d'aquesta regulació fa que el seu objecte sigui només els dels itineraris dins els àmbits locals de Catalunya de les VTC, i no el dels serveis d'àmbit interurbà dins de Catalunya, amb l'única excepció de l'àmbit metropolità de Barcelona, per la seva especial configuració. Aquest àmbit comportarà que la regulació haurà de respectar les competències que l'art. 84.2.h) de l'EAC ha atribuït als municipis de Catalunya en matèria de transport de viatgers municipal.

Delimitat en aquests termes el contingut normatiu del projecte de Decret Llei que es proposa, tal com s'exposarà a la darrera consideració jurídica, no s'aprecia que pugui generar responsabilitat del legislador, ja que no altera en termes significatius el règim jurídic de les autoritzacions vigents de VTC.

2.- Anàlisi de l'habilitació competencial a favor dels ens locals.

Els antecedents del Reial decret Llei 13/2018 fan referència a l'habilitació competencial de les Comunitats Autònomes i, d'altra banda, de les entitats locals:

"La solución de los problemas de movilidad o medioambientales que se están planteando en nuestros principales núcleos urbanos exige precisar y definir las condiciones de prestación del arrendamiento de vehículos con conductor teniendo en cuenta las circunstancias demográficas, la dotación de infraestructuras y la economía estacional que presentan aquellas ciudades en las que el crecimiento de la oferta de transporte en vehículos de turismo está teniendo un mayor impacto. Por ello, se estima que las comunidades autónomas son las Administraciones que, teniendo en cuenta las concretas circunstancias del transporte y movilidad en su ámbito territorial, pueden precisar de forma más eficiente las condiciones de prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor. A tal fin, se las habilita para concretar, desarrollar, o modificar, de forma temporal o definitiva, determinados aspectos de la reglamentación estatal para dicho servicio, cuando su recorrido no exceda de su propio territorio. Todo ello, sin perjuicio de las competencias municipales en el ámbito de la movilidad urbana".



D'acord amb aquestes previsions, i tal i com s'ha explicat, la normativa estatal inclou una habilitació a favor de les Comunitats Autònomes.

I, pel que fa a les entitats locals:

"Todo ello debe entenderse sin perjuicio de las competencias que, de acuerdo con la normativa de cada comunidad autónoma, puedan corresponder a las entidades locales en orden al establecimiento o modificación efectiva de esas condiciones en relación con los servicios que discurren íntegramente dentro de su ámbito territorial".

En aquest sentit, aquesta habilitació ha de realitzar-se per part de la Comunitat Autònoma, respectant el nucli essencial de l'autonomia local, tal com es deriva del marc normatiu que és aplicable.

Així, l'article 169 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya 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. 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.

En aquest sentit, s'ha de destacar que la regulació del transport urbà adquireix especial rellevància en els grans nuclis poblacionals i, en particular, en el cas de Catalunya, amb la creació i existència de l'entitat metropolitana que és l'AMB i que, com a entitat local, exerceix un gran nombre de competències envers la població inclosa en el seu àmbit territorial.

El Reial decret llei 13/2018 reconeix aquesta singularitat, quan a l'article 91.1 defineix el transport interurbà *"cuando su recorrido rebase el territorio de un único término municipal o zona de prestación conjunta de servicios de transporte público urbano así definida por el órgano competente para ello"*.



D'acord amb el que ha estat exposat, la proposta de decret llei, objecte d'anàlisi, s'adequa a aquestes previsions, adequant la regulació de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor a la capacitat de fins a nou places d'aquesta tipologia de vehicles i regulant una de les condicions de prestació del servei; en concret, la condició de precontractació.

3. Anàlisi de la regulació realitzada en termes de necessitat i proporcionalitat

El projecte utilitza una tècnica legislativa complexa, ja que, d'una banda, configura la precontractació lligada als transcurso d'un temps mínim d'espera ("ha de transcórrer un interval mínim de temps de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei") i, a continuació, indica que si el Govern o els ens local fixen un altre interval de temps, ho han de justificar en termes de proporcionalitat.

És important destacar que el que podrien dir "temps d'espera", forma part del nucli essencial del servei, ja que la precontractació no tan sols implica, en la pràctica, la necessària existència d'un temps a transcórrer entre la petició del servei i la prestació d'aquest, sinó que especialment, aquest termini es converteix en una garantia de compliment de les condicions del servei i, simultàniament, de protecció del consumidor o usuari d'aquest. Cas contrari, ens trobaríem amb un servei de prestació immediata, el que incompliria la voluntat del legislador estatal, però alhora impossibilitaria el compliment de les obligacions de control de l'activitat, protecció de consumidors i usuaris, salut i medi ambient, els quals entrarien en risc sense un seguit de mesures de garantia de la prestació de l'activitat en condicions ajustades i proporcionades.

A partir de la premissa de què, per voluntat del legislador estatal, hi ha d'haver una precontractació i que, l'aplicabilitat d'aquesta, afegida a les condicions de prestació de servei, fan recomanable establir un temps d'espera, entre la contractació del servei i la prestació efectiva d'aquest. En aquest sentit, el projecte fixa un termini de 15 minuts, la delimitació d'aquest suposa realitzar un judici de proporcionalitat.

Tal com indica la Sentència del Tribunal Constitucional 66/1995, de 8 de maig, per avaluar si una determinada mesura supera el judici de proporcionalitat s'han de tenir presents tres elements:

"Para comprobar si la medida impeditiva del ejercicio del derecho de reunión supera el juicio de proporcionalidad exigible, es necesario constatar si cumple los siguientes tres requisitos o condiciones: si tal medida era susceptible de conseguir el objetivo propuesto -la garantía del orden público sin peligro para personas y bienes-; si, además, era necesaria en el sentido de que no existía otra medida más moderada para la consecución de tal propósito con igual eficacia, y, finalmente, si la misma era proporcionada, en sentido estricto, es decir, ponderada o equilibrada por derivarse de ella más beneficios o ventajas para el interés general que perjuicios sobre otros bienes o valores en conflicto."



Si analitzem la proposta normativa, veiem que aquesta és respectuosa amb tots tres elements. En aquest sentit, la valoració del temps d'espera de 15 minuts supera l'esmentat judici, ja que es tracta d'una determinació de temps que permet, en última instància, garantir el compliment de les previsions de l'article 182.1 del Reglament de la Llei d'ordenació dels transports terrestres (esmentat directament a la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018), el qual indica:

"Artículo 182.

1. Cuando los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor estén ocupados por personas ajenas a la empresa titular de la autorización, únicamente podrán circular si se justifica que están prestando un servicio previamente contratado.

A tal efecto, el contrato de arrendamiento de vehículos con conductor deberá haber sido cumplimentado previamente a que se inicie la prestación del servicio contratado, debiendo llevarse a bordo del vehículo la documentación acreditativa de dicha contratación, conforme a lo que se determine por el Ministro de Fomento.

Los vehículos adscritos a las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor no podrán, en ningún caso, circular por las vías públicas en busca de clientes ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto".

En aquest sentit, aquest temps d'espera permet de manera objectiva garantir que l'activitat de VTC compleix amb les limitacions legalment establertes i, alhora, no suposa un temps que pugui arribar a afectar o tenir incidència, des del punt de vista econòmic.

Cal tenir present que tant la determinació del temps mínim d'espera com la prohibició de la geolocalització amb caràcter previ a la contractació, són condicions que responen als principis que estableix l'article 43.1.g) de la LOTT.

En aquest sentit, no es poden establir restriccions o requisits que resultin injustificats o desproporcionats i, com s'ha indicat, aquesta restricció ha de respondre a raons imperioses d'interès general (que concorren en el present cas) i sempre que no hi hagi un mitjà menys restrictiu o distorsionador per a l'activitat econòmica (i atenent a les limitacions materials de circulació i de captació de clients de les VTC, l'establiment d'aquest temps d'espera no fa sinó materialitzar i objectivitzar el que es deriva en la pràctica de les limitacions legals existents, el que facilita igualment el control de l'activitat).

Cal recordar que la manca de justificació d'una mesura en termes de necessitat i proporcionalitat, o la seva fonamentació en motius de tipus econòmic és contrari tant



a la LGUM com a reiterada jurisprudència del TJUE (per exemple, Sentència de 24 de març de 2011, Comissió/ Espanya, C-400/08).

Igualment, la sentència del TJUE de 22 de desembre de 2010, Yellow Cab i altres (C-338/09), va considerar, en seu prejudicial, que el Dret europeu s'oposa a una normativa nacional que tingui en compte el perjudici econòmic per a un competidor als efectes de l'atorgament d'una determinada autorització.

4. Anàlisi de la hipotètica responsabilitat patrimonial derivada d'actes legislatius. Manca de concurrència dels requisits legalment establerts

D'acord amb la doctrina i reiterada jurisprudència, perquè procedeixi el dret a indemnització per responsabilitat patrimonial de l'Administració, són els següents:

- a) La lesió patrimonial equivalent a dany o perjudici en la doble modalitat de lucre cessant o dany emergent. El dany ha de ser real i efectiu, mai potencial o futur, avaluable econòmicament i individualitzat en relació amb una persona o grup de persones.
- b) La lesió es defineix com a dany antijurídic, que és aquell que la persona que el pateix no té el deure jurídic de suportar.
- c) La imputació de la lesió a l'Administració com a conseqüència del funcionament normal o anormal dels serveis públics.
- d) La relació de causalitat entre l'acció produïda i el resultat danyós ocasionat.
- e) Absència de força major.

D'entrada, per l'existència de responsabilitat patrimonial, caldria que s'acredités en quina mesura la limitació en la prestació del servei, pel que fa a les condicions de precontractació, suposa una restricció en el desenvolupament de l'activitat que produeixi un dany a la prestadora del servei de VTC o, en última instància, fa inviable en termes econòmics la seva prestació.

Podem avançar que no concorre aquest requisit i que, d'altra banda, en desenvolupament de la legislació estatal, pel que fa a les condicions de precontractació, la proposta de decret llei no afecta de manera significativa a l'activitat ni, menys encara, la fa inviable. Ans al contrari, no deixa de ser una mesura que, en última instància, garanteix el compliment de les limitacions materials existents a la prestació del servei, tal com ja ha estat exposat.

La determinació de la responsabilitat de l'Administració per actes del legislador és una qüestió teòricament complexa perquè, per definició, les lleis són actes amb vocació transformadora o innovadora de l'ordenament jurídic i la seva funció principal consisteix precisament a alterar l'*status quo* anterior a la seva vigència. En altres paraules, la legislació afecta sempre a drets subjectius consolidats o a interessos o



expectatives dels ciutadans, que es veuen satisfets en ~~uns casos i frustrats en d'altres~~¹², com a conseqüència de la promulgació de la norma.

Entrant en la jurisprudència del Tribunal Suprem sobre casos similars, és a dir, normes amb rang de llei que han modificat o han regulat drets existents, és destacable la sentència 925/2018, secció 5a, que va resoldre sobre un recurs interposat per una societat holandesa contra la desestimació presumpta per silenci administratiu de la reclamació indemnitzatòria pels perjudicis causats per l'aprovació del Reial decret 413/2014, de 6 de juny, pel qual es regula l'activitat de producció d'energia elèctrica a partir de fonts d'energia renovables, cogeneració i residus, i de l'Ordre Ministerial IET/1045/2014, de 16 de juny, per la qual es regulen els paràmetres retributius de les instal·lacions de producció d'energia elèctrica a partir de fonts renovables, cogeneració i residus.

La societat recurrent, titular d'una estació fotovoltaica que tenia reconegut el règim retributiu que regula un decret del 2007, que confiant amb aquest marc regulatori i en la seva estabilitat, va decidir invertir en la promoció del projecte d'energia renovable, prenent com a base de càlcul per a la inversió el règim retributiu del Decret del 2007, i posteriorment es van aprovar diferents normes que van reduir la rendibilitat i amortització de la instal·lació fotovoltaica, la qual cosa li va provocar una greu afectació negativa al règim retributiu de la instal·lació. Per aquest motiu va presentar una reclamació de responsabilitat patrimonial contra el Reial decret i l'Ordre que van establir un nou règim jurídic i econòmic per a aquestes instal·lacions d'energia. El TS va desestimar aquesta reclamació en entendre que no s'havia produït un canvi imprevisible del règim jurídic que donés lloc a una responsabilitat de l'Estat.

Als criteris jurisprudencials d'aquesta sala del TS s'hi ha d'afegir, a fi i efecte de decidir si es podia considerar o no previsible el canvi normatiu en el règim retributiu de les energies renovables, la ponderació de les circumstàncies econòmiques i financeres per les quals travessava el sector, examinades per la sentència del TC 270/2015, que va estimar que no podia qualificar-se d'inesperada la modificació *"pues la evolución de las circunstancias que afectaban a dicho sector de la economía, hacían necesario acometer ajustes de este marco normativo, como efecto de las difíciles circunstancias del sector en su conjunto y la necesidad de asegurar el necesario equilibrio económico y la adecuada gestión del sistema. No cabe, por tanto, argumentar que la modificación del régimen retributivo que se examina fuera imprevisible para un "operador económico prudente y diligente", atendiendo las circunstancias económicas y a la insuficiencia de las medidas adoptadas para reducir el déficit persistente y continuamente al alza del sistema eléctrico no suficientemente atajado con disposiciones anteriores"*.

La sentència, així mateix, acaba establint que *"Todos estos elementos de ausencia de compromisos o signos externos concluyentes de la Administración en relación con la inalterabilidad del marco regulatorio, existencia de una jurisprudencia reiterada de este Tribunal que ha insistido en que nuestro ordenamiento no garantiza la inmutabilidad de las retribuciones a los titulares de las instalaciones de producción de energía"*



eléctrica renovable, la situación de déficit tarifario y de amenaza a la viabilidad del sistema eléctrico y el cumplimiento de los objetivos de participación de la energía renovable, impiden que el cambio operado en el régimen retributivo de las energías renovables pueda considerarse inesperado o imprevisible por cualquier operador diligente”.

La sentència del TS es refereix al trencament o no del principi de confiança legítima entre el legislador i els afectats per la norma, alhora de decidir sobre l'existència o no de responsabilitat que origini dret a indemnització.

La confiança legítima requereix de la concurrència de tres requisits essencials. És a dir, que es basi en signes innegables i externs (1); que les esperances generades en l'administrat han de ser legítimes (2); i que la conducta final dels poders públics resulti contradictòria amb els actes anteriors, per resultar sorprenent i incoherent (3).

Cap d'aquests requisits no es donen en el cas que ens ocupa, tenint en compte l'existència d'una regulació estatal prèvia (art 182 del RD 1211/1990) que estableix determinats requisits per a l'obtenció de les llicències VTC, l'habilitació a les CCAA per modificar les condicions d'explotació (condicions de precontractació, sol·licitud de serveis, captació de clients, recorreguts mínims i màxims, serveis o horaris obligatoris i especificacions tècniques dels vehicles), tenint en compte l'intens dinamisme en aquest sector, sotmès a una forta intervenció administrativa.

No podem considerar que el canvi normatiu en el qual es podrien emparar futures reclamacions sigui sorprenent, inesperat o incoherent respecte de les decisions normatives anteriors. En fi, els canvis proposats pel Decret Llei no resulten, en aquest sentit, imprevisibles, atès que estan fonamentats en exigències derivades de l'interès públic, millora de la gestió de la mobilitat interior de viatgers o al garantiment del control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

El Tribunal Constitucional admet la responsabilitat de l'Estat legislador. A més accepta que el silenci de la llei sobre el dret d'indemnització queda "*sotmès a la normativa general de l'ordenament jurídic sobre la responsabilitat patrimonial per actes dels poders públics que procedeix atorgar als que, per causa d'interès general, resultin perjudicats en els seus béns i drets*". D'altra banda, el fet de què la Llei 40/2015 hagi recollit la responsabilitat de l'estat legislador derivada de lleis declarades inconstitucionals o contràries al dret comunitari no exclou la possibilitat d'haver de respondre fora dels supòsits indicats.

D'altra banda el caràcter nomogènic i lliure de limitacions (llevat de les constitucionals) dels actes del poder legislatiu és, en principi, refractari a tota pretensió indemnitzatòria d'aquells drets o interessos que resultin pertorbats pels actes del legislador. Si la legislació no pogués afectar els drets, interessos i expectatives dels ciutadans, o només pogués fer-ho establint compensacions per aquelles persones que resultin perjudicades per la llei, es donaria lloc al que el Tribunal Constitucional va denominar gràficament –referint-se a un altre tema– "*situaciones congeladoras del ordenamiento*



jurídico" o "petrificación de situaciones dades" ~~conseqüències~~ que són contràries a la concepció que es deriva de l'article 9.2 de la Constitució Espanyola (STC 6/1983, de 4 de febrer, FJ. 3).

També s'ha d'analitzar la possibilitat de respondre patrimonialment, davant de situacions derivades de drets adquirits, com ja va indicar el TC en les seves primeres sentències. Així, per apreciar l'existència d'una lesió antijurídica que els reclamants no tenen el deure jurídic de suportar és obligat projectar la doctrina jurisprudencial que, en base a la STC 4 de febrer de 1983, ha estat consolidada pel Tribunal Suprem en supòsits en què es planteja una modificació normativa davant la qual s'invoquen drets adquirits a l'empara de la legislació modificada, manifestant al respecte que *"no son derechos adquiridos las meras condiciones reglamentarias o las situaciones de ventaja que pudieran derivarse potencialmente del derecho objetivo, ya que tales "derechos", por definición, sólo pueden ser derechos subjetivos o situaciones jurídicas individualizadas de poder concreto cuando hayan ingresado en el patrimonio de la persona que las detenta, y no sólo a consecuencia de la norma objetiva, sino a través de un acto singular que las confiere, no entrañando meras posibilidades o expectativas y siempre nacidas o constituidas durante la vigencia de una norma derogada"*.

En el cas present, les condicions de prestació d'un servei no es poden considerar, en cap cas, un dret adquirit, ja que aquestes condicions no s'han vist alterades respecte el règim existent, sinó tant sols actualitzades a les circumstàncies actuals de prestació del servei.

D'altra banda, l'enfoc abans realitzat ha de ser matisat, ja que l'existència del dret a la indemnització no està indissolublement unida a la lesió d'un dret subjectiu, ja que és possible indemnitzar danys que no estiguin vinculats a un dret, sinó que poden derivar-se de la conducta o manera d'actuar de l'interessat.

En aquests casos, quan un particular realitza despeses o pren decisions en base a un marc normatiu i, posteriorment, aquestes decisions es veuen frustrades per un acte legislatiu, no necessita acreditar lesió de drets per obtenir la indemnització de les pèrdues sofertes per causa de canvis bruscos i inadvertits del criteri dels poders públics. N'hi ha prou que hi hagi un interès patrimonial legítim el sacrifici vingui imposat per una actuació pública –fins i tot legislativa– duta a terme en defensa i tutela d'interessos generals, perquè neixi –si concorren la resta de requisits exigibles– el dret a la indemnització.

Traslladat aquest criteri al cas en concret, les empreses VTC estan sotmeses al marc normatiu de la prestació del servei, marc normatiu que, òbviament, no es pot fossilitzar. En aquest sentit, les mesures legislatives que s'adoptin, sempre que siguin proporcionades, no trenquin el principi de confiança legítima, i no alterin substancialment les condicions del servei, no poden generar cap dret a una indemnització.

En resum, no existeix un dret subjectiu ni un interès patrimonial legítim oposable a la facultat del legislador de modificar el règim jurídic en què es presta al públic el servei

VTC. El canvi de normativa que es proposa representa una modificació de l'ordenament que no provoca restriccions materials a desenvolupar l'activitat en condicions adequades.

No es pot obviar que, dintre de les diferents opcions reguladores, el decret llei regula exclusivament dos aspectes de l'activitat, el temps d'espera i la geolocalització prèvia a la contractació, en condicions que ni alteren la prestació efectiva del servei, ni resten injustificades en relació amb la finalitat que es persegueix amb la mesura de control indicada, totalment adequada en termes de raonabilitat.

Per tot això,

S'informa favorablement en relació amb el projecte de Decret llei de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor.

Francesc
Esteve
Balagué - DNI
(SIG)



Francesc Esteve i Balagué
Director

Barcelona, 28 de gener de 2019





Informe justificatiu de la necessitat extraordinària i urgent del Projecte de decret llei de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor

1. Marc normatiu en què s'insereix el Projecte de decret llei

L'article 38.3 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern estableix que els projectes de decret llei han d'incloure una exposició de motius en què es raoni expressament la necessitat extraordinària i urgent de la iniciativa i han d'anar acompanyats amb un informe que justifiqui aquesta necessitat i certifiqui que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar.

La urgència de la regulació continguda en aquest Decret llei es fonamenta en la necessitat que Catalunya es doti d'un instrument normatiu que permeti projectar de forma adequada i immediata les seves competències en matèria de transport de viatgers sobre l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, i les dels ens locals, en relació a les previsions 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 de lloguer de vehicles amb conductor.

Aquest Reial decret llei, al seu torn, justifica la necessitat extraordinària i urgent que habilita per adoptar les mesures que inclou, entre altres motius, en la forma següent: *"es justifica per la concentració que s'està produint dels serveis d'arrendament de vehicles amb conductor en àmbits estrictament urbans i metropolitans, que no van poder preveure inicialment les administracions competents i que comença a afectar de manera immediata i significativa l'ordenació del transport en aquests àmbits; molt especialment, el que estan prestant altres serveis, com el taxi, efectuats també mitjançant vehicles de turisme."*

El Reial decret modifica l'article 91 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, de forma que l'autorització d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional passa a habilitar, exclusivament, per dur a terme serveis de caràcter interurbà.

Aquesta modificació es veu matisada per la Disposició transitòria única del Reial decret, quan estableix que les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor existents a la seva entrada en vigor se subjecten, durant els quatre anys



següents a aquesta data, al règim establert en aquesta Disposició transitòria, de forma que, entre d'altres mesures, es determina que, no obstant el que disposa l'article 91.1 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, els seus titulars poden continuar prestant a la seva empara serveis d'àmbit urbà.

I, d'altra banda, es permet que siguin els òrgans que tinguin competències en matèria de transport urbà els que, en l'exercici d'aquestes, determinin les condicions en què es poden autoritzar i prestar els serveis de transport de viatgers íntegrament desenvolupats en el seu àmbit territorial, inclosos els que es porten a terme en la modalitat d'arrendament de vehicles amb conductor.

És la Disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018 la que, sota l'epígraf d'habilitació a les comunitats autònomes, determina que, d'aquestes, les que, per delegació de l'Estat, com és el cas de Catalunya, siguin competents per atorgar autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional, queden habilitades per modificar les condicions d'explotació que preveu l'article 182.1 del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, en els termes fixats en la pròpia disposició addicional.

Cal posar molt d'èmfasi en el fet que el Reial decret llei 13/1987, de 28 de setembre, habilita en les matèries i condicions previstes per a realitzar modificacions en les condicions de prestació dels serveis, sense excloure d'aquesta habilitació el període de 4 anys ampliables previst a la seva disposició transitòria. La Generalitat de Catalunya, i els ens locals, poden actuar normativament exercint aquesta habilitació des del mateix moment d'aprovació de la norma habilitant, ja que la disposició transitòria té com a finalitat exclusivament garantir un període de subsistència de les autoritzacions VTC vigents en l'àmbit local com a compensació per l'impacte econòmic de la modificació de l'article 91.1 de la LOTT. A més, la disposició transitòria única es refereix al caràcter d'indemnització de les habilitacions temporals previstes a la mateixa disposició, per tots els conceptes relacionats amb les modificacions introduïdes al Decret llei i no només per a les previstes a la disposició transitòria, ni exclou prèviament les derivades de l'exercici de l'habilitació normativa.

I és important destacar també, als efectes de la regulació establerta mitjançant aquest Decret llei, que tot això s'ha d'entendre sense perjudici de les competències que, d'acord amb la normativa de cada comunitat autònoma, puguin correspondre a les entitats locals a l'efecte de l'establiment o la modificació efectiva d'aquestes condicions en relació amb els serveis que discorren íntegrament dins del seu àmbit territorial.



L'exposició de motius del Reial decret llei 13/2018 és molt clara al respecte:

"Per això, es considera que les comunitats autònomes són les administracions que, tenint en compte les circumstàncies concretes del transport i mobilitat en el seu àmbit territorial, poden precisar de manera més eficient les condicions de prestació del servei d'arrendament de vehicles amb conductor. Amb aquesta finalitat, se les habilita per concretar, desplegar, o modificar, de manera temporal o definitiva, determinats aspectes de la reglamentació estatal per al servei esmentat, quan el seu recorregut no depassi el seu propi territori. Tot això, sense perjudici de les competències municipals en l'àmbit de la mobilitat urbana".

La promulgació d'aquest Decret llei no exclou en cap cas la necessitat d'efectuar una regulació completa a Catalunya de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor. En aquest sentit, el Departament de Territori i Sostenibilitat té la voluntat d'impulsar un avantprojecte de la Llei per regular el transport de viatgers en vehicles de turisme, és a dir, mitjançant les modalitats taxi i de lloguer de vehicles amb conductor.

Atès, però, que es requereix una regulació immediata de determinats aspectes de l'activitat de constant referència, i que aquesta immediatesa no es pot assolir per la tramitació ordinària del citat avantprojecte, cal presentar ara aquest Decret llei.

2. Contingut del Projecte de Decret llei

L'article 169 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya estableix que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins del territori de Catalunya i l'article 84 del mateix corpus legal atribueix als governs locals la competència en matèria de serveis de mobilitat i la gestió del transport de viatgers municipal.

En execució d'aquest marc competencial, el Projecte de decret llei conté 5 articles, dues disposicions addicionals i dues disposicions finals, amb el contingut que es descriu a continuació.

2.1 Objecte i àmbit d'aplicació

L'article 1 del projecte de Decret llei estableix que aquesta norma té 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.

Pel que fa al seu àmbit d'aplicació, d'acord amb el segon apartat de l'article 1, el Decret llei s'aplica als serveis de transport de viatgers mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor, de caràcter urbà i interurbà íntegrament desenvolupats a Catalunya.

El Decret llei es projecta per tant sobre les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor que, a partir de l'entrada en vigor del Reial decret llei 13/2018, poden continuar prestant serveis interurbans íntegrament compresos a Catalunya, i serveis urbans durant el període transitori i en els termes que estableix la pròpia norma.

Cal tenir en compte que en el preàmbul del Reial decret llei 13/2018 s'afirma, i citem textualment:

"La problemàtica descrita se circumscriu exclusivament a nuclis urbans i no excedeix el territori de la comunitat autònoma corresponent. Per això, la resposta a aquests problemes és inajornable i exigeix que el transport exclusivament urbà efectuat en la modalitat d'arrendament de vehicles amb conductor, així com les condicions de prestació d'aquest tipus de serveis en l'àmbit estrictament autonòmic, els pugui abordar eficaçment l'Administració que està en millors condicions per valorar les circumstàncies particulars de cada àmbit."

Amb aquesta finalitat, es modifica l'article 91 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, com hem assenyalat anteriorment, i es determina que l'autorització d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional habilita, exclusivament, per dur a terme serveis de caràcter interurbà.

Entre aquest serveis de caràcter interurbà es troben els que es desenvolupen íntegrament a Catalunya, objecte de regulació mitjançant el Decret llei a què es refereix aquest informe.

Respecte els serveis urbans, el mateix Reial decret llei, també en la seva exposició de motius, enuncia que:

"Per garantir l'equilibri adequat entre la nova regulació i els drets existents en el moment de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, i com a compensació pels



perjudicis que la nova definició de l'àmbit territorial de les autoritzacions pugui ocasionar als titulars de les atorgades d'acord amb la normativa anterior, se'ls concedeix un termini de quatre anys durant el qual aquests poden continuar prestant serveis en l'àmbit urbà”.

Per tant, la regulació que s'hi conté en el Decret Llei també resulta aplicable als serveis urbans, en aquest moment i durant el període transitori prestats a l'empara de les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor conegudes com VTC, i a futur, d'acord amb la normativa que al respecte pugui elaborar la Generalitat o els ens locals, d'acord amb les seves competències sobre la matèria.

2.2 Modificació de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor

L'article 2 del Decret Llei modifica els apartats 3 i 4 de l'article 38 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de transport de viatgers per carretera efectuat amb vehicles de motor en la forma següent:

1. Els apartats 3 i 4 de l'article 38 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor resten modificats en els termes següents:

3. Corresponen als ajuntaments o als ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i gestió de les diferents modalitats de serveis urbans de transport amb vehicles amb capacitat màxima de fins a nou places, inclosa la del conductor, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit municipal o metropolità.

4. Per als serveis interurbans, excepció feta de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor, la llicència municipal o metropolitana serà condició indispensable per a poder admetre passatgers des del municipi de què es tracti, sense perjudici de l'autorització necessària de la Generalitat.

Com a conseqüència de la modificació anterior, es modifica la numeració del vigent apartat 4 del mateix article 38 que passa a ser l'apartat 5, mantenint el mateix text.”



D'altra banda, s'addiciona un nou apartat i) a l'article 53 en els termes següents:

i) La realització de serveis de transport regulats en aquesta Llei sense dur a terme la inscripció prèvia en el Registre corresponent, d'acord amb el que determini la normativa d'aplicació.

Aquesta modificació de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, respon a la necessitat d'adaptar-la al règim actual de regulació de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor i, molt especialment, per declarar de forma expressa que correspon als ajuntaments o als ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i gestió de les diferents modalitats de serveis urbans de transport amb vehicles amb capacitat màxima de fins a nou places, inclosa la del conductor, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit municipal o metropolità.

Així mateix es preveu una modificació en matèria de regim sancionador per tipificar com a infracció de caràcter molt greu la realització de serveis de transport sense dur a terme la inscripció prèvia en el Registre corresponent, d'acord amb el que determini la normativa d'aplicació, com és el cas de la prevista en aquest Decret Llei, en l'article 5.1.

2.3 Modificació de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

L'article 3 del Decret Llei modifica l'article 14, apartat B) lletra e) de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en els termes següents :

"c) L'ordenació i la 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".

Pel que fa aquesta modificació de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona respon a la necessitat que s'expliciti la competència d'aquest ens local respecte l'ordenació i la intervenció administratives dels serveis de transport urbà de viatgers, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit metropolità, no només prestats en taxi, com actualment, sinó comprensiva també dels que es realitzen mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor o d'altres modalitats similars.



En altres paraules, l'Àrea Metropolitana de Barcelona requereix d'aquesta modificació legislativa per poder fer ús de l'habilitació que es conté al Reial decret llei 13/2018 en els termes que hem exposat anteriorment.

2.4 Les condicions d'explotació del servei

L'article 4 del Decret llei, relatiu a les condicions d'explotació del servei, té el contingut següent:

"1. De conformitat amb allò establert 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, les entitats locals o els ens metropolitans legalment constituïts poden establir o modificar, en els termes previstos a la dita disposició addicional, les condicions d'explotació del servei en relació a aquells que transcorrin íntegrament dins del seu àmbit territorial.

2. Pel que fa les condicions de precontractació el Govern o els ens locals, en els seus àmbits competencials respectius, poden determinar reglamentàriament les que resultin adients en cada cas, per millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o per garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

Als efectes de garantir el compliment de les condicions de prestació del servei de l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990, i, en particular, de la precontractació del servei, ha de transcórrer un interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei.

3. D'acord amb el que estableix l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990, els vehicles adscrits a les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor no poden, en cap cas, circular per les vies públiques en busca de clients ni propiciar la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei romanent estacionats a aquests efectes.

Amb aquesta finalitat, quan no estiguin contractats prèviament o 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.



4. La geolocalització que permet als clients ubicar ~~amb~~ ^{NT} ~~caràcter~~ previ a la contractació els vehicles disponibles adscrits a una autorització d'arrendament de vehicles amb conductor als efectes de les condicions d'explotació del servei, propicia la captació de viatgers, i per tant no es pot practicar.

Sense perjudici del que es disposa al paràgraf anterior, 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".

2.4.1 Els termes de l'habilitació

Com hem assenyalat, l'article 4 del Decret llei, s'ajusta en tot moment a l'habilitació a les comunitats autònomes prevista en la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018, i en aquest marc d'actuació, estableix que les entitats locals o els ens metropolitans legalment constituïts poden establir o modificar, en els termes previstos a la dita disposició addicional, les condicions d'explotació del servei en relació a aquells que transcorrin íntegrament dins del seu àmbit territorial.

I, també en compliment del previst al Reial decret llei 13/2018, s'especifica, en relació a les condicions de precontractació, que el Govern o els ens locals, en els seus àmbits competencials respectius, poden determinar reglamentàriament les que resultin adients en cada cas, per millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o per garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

Com es pot comprovar, pel que fa al principi de proporcionalitat al que han d'ajustar-se les actuacions normatives habilitades, es compleix en els àmbits en els que es projecta l'exercici de l'habilitació normativa ja que les mesures no són impeditives del exercici de activitat econòmica, no introdueixen barreres o condicions injustificades per aquest exercici i no existeix cap altra alternativa raonable que pugui assolir els mateixos efectes.

2.4.2 La precontractació

Un dels aspectes que delimiten més clarament l'àmbit d'actuació dels vehicles de lloguer amb conductor és el de la precontractació.



A diferència del que succeeix amb altres modalitats de transport de viatgers amb vehicles de turisme, com és el taxi, els vehicles amb autorització VTC no poden captar clients que no els hagin contractat prèviament.

El contorn normatiu d'aquesta condició per l'explotació del servei el trobem a l'article article 182.1 del Reial decret 1211/1990, que determina que els vehicles adscrits a les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor no poden, en cap cas, circular per les vies públiques en busca de clients ni propiciar la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei romanent estacionats a aquests efectes.

Tornarem sobre aquest precepte més endavant, quan abordem la qüestió relativa a la captació de viatgers.

D'acord amb el marc jurídic exposat, l'article 4.2, en el seu segon paràgraf, amb l'objectiu precisament de garantir el compliment de les condicions de prestació del servei de l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990 i, en particular, de la precontractació del servei, determina que ha de transcórrer un interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei.

Pel que fa les potestats en la matèria dels ens locals, és la Disposició addicional primera del Decret Llei, relativa a la precontractació del servei en l'àmbit local, la que disposa que els ens locals, en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica, poden augmentar l'interval de temps fixat en l'article 4 del Decret Llei, de forma justificada, en els termes de l'habilitació prevista en el Reial decret Llei 13/2018.

A aquest respecte cal assenyalar que el Decret Llei, en establir un interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei, ho fa per a tota Catalunya, en termes d'estricta proporcionalitat d'acord amb el mandat tant de la pròpia norma habilitant, el Reial decret Llei 13/2018, en la seva disposició addicional primera i transitòria única, com de la legislació vigent en matèria d'unitat de mercat. I ho fa per garantir el compliment del que preveu al respecte la normativa estatals, concretament, l'article 182.1 del ROTT.

Aquesta mesura és necessària i proporcional, en tant que respon a les característiques pròpies de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, tal i com ha estat definida i perfilada en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres i les disposicions reglamentàries que la desenvolupen,



fonamentalment el ROTT. Aquest marc jurídic estatal ~~consagra~~, com hem dit, la precontractació com un element essencial d'aquesta activitat, a l'empara de les conegudes com autoritzacions VTC.

I no és només aquest l'argument, per justificar la proporcionalitat de l'establiment d'un període mínim de 15 minuts. Cal, també, tant per protegir els drets dels usuaris, com per poder fer efectiu un control sobre el compliment de la condició, fixar-ne un marge mínim, sempre proporcional, que no pertorbi la prestació del servei en termes raonables i de mercat.

Es a dir, partint de la base que ha d'existir precontractació, perquè així ho exigeix el legislador estatal com a *conditio sine qua non* perquè es pugui prestar un servei a l'empara d'autoritzacions VTC, el Decret llei integra aquest concepte i fixa un interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei. I ho fa, com s'ha dit, amb una doble condició: per una banda, de protecció dels usuaris, que han de poder tenir identificat un temps mínim per poder prendre una decisió sobre el servei que han precontractat però que no se'ls ha arribat a prestar encara, com succeeix en qualsevol àmbit en el que es contracten serveis.

I, d'altra banda, perquè sent com és la precontractació requisit inexcusable per la prestació de serveis amb VTC, cal que l'Administració vetlli pel seu compliment i disposi d'elements objectivables que garanteixin el control efectiu d'aquestes condicions de prestació dels serveis, en els termes que recull, un cop més, la disposició addicional del Reial decret llei 13/2018, en el seu apartat b).

En altres paraules, aquest interval mínim de 15 minuts es correspon, pel que fa a la garantia de compliment de les condicions d'exercici de l'habilitació, amb l'orientació relativa a garantir el control efectiu de les condicions de prestació, ja que la mesura s'adreça a procurar una garantia efectiva de la condició de contractació prèvia inherent a l'activitat que no pot ser assolida per altres mitjans menys restrictius.

Per tant, a tall de síntesi, quan el Decret llei estableix que "Als efectes de garantir el compliment de les condicions de prestació del servei de l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990 i, en particular, de la precontractació del servei, ha de transcórrer un interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei" ho fa en els estrictes límits marcats per l'habilitació de l'Estat:

- perquè la mesura està orientada a garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis.



- i perquè es respecten els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

D'altra banda a la Disposició addicional primera del Decret llei es disposa que els ens locals, en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica, poden augmentar l'interval de temps fixat en l'article 4 d'aquest Decret llei de forma justificada en els termes de l'habilitació prevista en el Reial decret llei 13/2018.

A aquest respecte el Decret llei és absolutament respectuós amb el principi d'autonomia local. L'interval de 15 minuts entre la contractació i la prestació efectiva del servei s'estableix per a tota Catalunya, d'acord amb el criteri de proporcionalitat exposat; però òbviament determinades realitats territorials poden ser diferents i requerir intervals de temps diferents.

El propi legislador estatal així ho reconeix de forma explícita, quan a l'exposició de motius del Reial decret llei 13/2018 s'afirma que:

"La solució dels problemes de mobilitat o mediambientals que s'estan plantejant en els nostres principals nuclis urbans exigeix precisar i definir les condicions de prestació de l'arrendament de vehicles amb conductor tenint en compte les circumstàncies demogràfiques, la dotació d'infraestructures i l'economia estacional que presenten les ciutats en què el creixement de l'oferta de transport en vehicles de turisme està tenint més impacte."

En aquest sentit el Decret llei, com hem assenyalat, preveu que el ens locals, en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica (a les que fa referència la Disposició transitòria del propi Reial decret llei 13/2018) poden augmentar l'interval de temps fixat en l'article 4 del Decret llei de forma justificada en els termes de l'habilitació prevista en el Reial decret llei 13/2018.

Per tant, en el cas que algun ens local faci ús de l'habilitació prevista, haurà de respectar també el marc fixat pel Reial decret llei 13/2018, és a dir, la mesura haurà de ser proporcional, i haurà de ser adoptada bé per millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o bé per garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis.



2.4.3 La captació de viatgers

La resta de normes establertes en l'exercici de l'habilitació conferida també s'orienten a la mateixa finalitat de la descrita a l'apartat anterior: garantir el control efectiu de les condicions de prestació de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor.

La prohibició de la geolocalització prèvia per tal com garanteix que els serveis VTC es corresponen amb la seva naturalesa de serveis precontractats i no de serveis d'accés instantani i la prohibició d'estacionar a la via pública en la mesura en què s'orienta també a garantir el control de les condicions de prestació, entre les que es troba la de no propiciar la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei trobant-se estacionats a tal efecte, segons disposa l'article 182.1 del ROTT.

Respecte la captació de viatgers, cal partir novament del que determina l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990, en el sentit que els vehicles adscrits a les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor no poden, en cap cas, circular per les vies públiques en busca de clients ni propiciar la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei romanent estacionats a aquests efectes.

El Decret Llei puntualitza que, amb aquesta finalitat, quan no estiguin contractats prèviament o 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. Aquesta és una mesura ja adoptada de forma anàloga en altres entorns normatius europeus, davant problemàtiques similars, com és el cas de França.

D'acord amb el Reial decret 1211/1990, els vehicles no poden romandre estacionats per propiciar la captació de viatgers, quan no han estat contractats prèviament.

En la pràctica la inspecció ha tingut ocasió de detectar males pràctiques, de difícil acreditació i control, per part de vehicles amb autorització VTC que incomplien el previst al Reial decret 1211/1990, i estaven estacionats a la via pública, sovint en condicions que podien pertorbar la circulació, o incomplint les normes d'estacionament i parada, amb la finalitat de captar clients.



Per tant, es considera adient establir que, per tal de complir amb el que determina el Reial decret 1211/1990, 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. Això sempre que, lògicament, i com preveu el propi article 4, no estiguin contractats prèviament o prestant servei, qüestió aquesta que hauran d'acreditar degudament a requeriment de la inspecció.

Aquesta mesura és proporcional, en tant en quant es limita a fixar un criteri per acreditar el compliment d'una obligació legal preexistent.

I també s'ajusta als estrictes límits marcats per l'habilitació de l'Estat, perquè resulta inqüestionable que està orientada a garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, per les raons exposades, i també a millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers, en tant en quant aquest vehicle romandran degudament estacionats a l'espera de ser contractats en els termes i amb les condicions que estableix la normativa aplicable a l'activitat.

Per últim, l'article 4 del Decret llei afegeix, sempre en compliment del marc general que preveu el Reial decret 1211/1990 (ROTT), en el sentit d'impedir la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei, que la geolocalització que permet als clients ubicar amb caràcter previ a la contractació els vehicles disponibles adscrits a una autorització d'arrendament de vehicles amb conductor als efectes de les condicions d'explotació del servei, propicia la captació de viatgers, i per tant no es pot practicar.

Això no obstant, i per garantir els drets de la persona usuària que ja ha contractat el servei, el Decret llei preveu que, un cop contractat aquest, l'usuari ha de poder accedir a la informació que identifiqui el vehicle que li ha de prestar aquest servei.

En aquest cas la mesura també s'orienta al compliment del que preveu la legislació estatal en la matèria, concretament l'article 182.1 del ROTT i es pot entendre complementària de l'anterior. També és tracta d'una mesura ja adoptada de forma anàloga a França.

La geolocalització que permet a l'usuari "visualitzar" un vehicle amb VTC amb caràcter previ a la seva contractació actua en la pràctica com un veritable mecanisme de captació de viatgers, assimilable al contacte visual amb un taxi que circula amb el distintiu de lliure encès o està correctament estacionat en una parada habilitada a l'efecte.



Per tant, el Decret llei, sempre en el marc de la regla general fixada per l'article 182.1 del ROTT, assimila aquesta geolocalització amb un mode de captació de viatgers, i en conseqüència no la permet.

Un cop més estem davant d'un supòsit que s'ajusta als estrictes límits marcats per l'habilitació de l'Estat, perquè resulta inqüestionable que està orientada a garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis de lloguer de vehicles amb conductor a l'empara d'autoritzacions VTC.

2.4.4 Control i règim sancionador

L'article 5 del Decret llei relatiu al control i règim sancionador, té el contingut següent:

"5.1 A efectes del control del compliment de les condicions establertes en aquest Decret llei, els ens locals poden crear els seus propis registres de vehicles i serveis, accedir al registre de serveis de la Generalitat i d'altres administracions que les facultin al respecte.

5.2 El personal amb funcions d'inspecció nomenat pels ens locals als efectes del control de les condicions d'explotació establertes en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor tenen, en els actes de servei i en els actes motivats per aquests, la consideració d'agents de l'autoritat en l'exercici de llurs funcions.

Aquest personal ha d'exercir les funcions inspectores corresponents i ha de donar compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents.

5.3 L'incompliment de les condicions d'explotació del servei establertes en l'article 4 d'aquest Decret llei es considera una infracció greu, de conformitat amb l'establert a l'article 54 a) de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor".

Aquestes determinacions relatives al control i al règim sancionador, són necessàries per fer efectives les prescripcions establertes a l'article 4.

En primer lloc, es preveu que, a efectes del control del compliment de les condicions establertes en aquest Decret llei, els ens locals poden crear els seus propis registres de vehicles i serveis, accedir al registre de serveis de la Generalitat i d'altres administracions que les facultin al respecte.



Aquesta habilitació als ens locals té la seva fonamentació en la necessitat de poder comptar en tot moment amb dades objectives del nombre de vehicles que presten serveis d'arrendament amb conductor en el seu àmbit territorial i així poder projectar adequadament les seves competències en matèria de transport de viatgers però també de gestió de la mobilitat interior de viatgers.

I, també vinculada amb el control efectiu de les condicions de prestació del servei a que es refereix la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018, es determina que el personal amb funcions d'inspecció nomenat pels ens locals té en, en els actes de servei i en els actes motivats per aquests, la consideració d'agents de l'autoritat en l'exercici de llurs funcions.

Aquesta atribució de la condició d'autoritat pública es formula en termes ajustats al que és la doctrina més recent en la matèria fixada pel Tribunal Constitucional, i especialment a la que es conté a la sentència 90/2018.

A aquest respecte s'estableix que aquest personal que exerceix funcions inspectores ha de donar compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents.

Finalment, en temes de règim sancionador, es tipifica com a infracció l'incompliment de les condicions d'explotació del servei establertes en l'article 4 del Decret llei, que s'incardina, com a infracció greu, en el marc del previst a l'article 54 a) de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

Aquest precepte qualifica com a infracció greu el prestar serveis en condicions diferents de les que assenyalen la pròpia Llei 12/1987 i les disposicions que la desenvolupen, o de les que fixa l'Administració en atorgar les concessions o les autoritzacions, llevat que sigui qualificada com a infracció molt greu de conformitat amb el que estableix l'article 53.

2.4.5 La part final del Decret llei

La Disposició addicional primera del Decret llei es refereix a la precontractació el servei en l'àmbit local i ja ens hem referit abastament en l'apartat corresponent d'aquest informe.



Tot seguint amb aquest marc de regulació d'alguns aspectes de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor el Decret Llei, en la seva Disposició addicional segona, conté un mandat al Govern en el sentit que ha de regular l'activitat de mediació en la contractació i en la comercialització de serveis d'arrendament de vehicles amb conductor urbà i interurbà a Catalunya.

Aquest mandat té com a objectiu, com s'assenyala a l'exposició de motius, en un moment en el que es notòria la creixent contractació de serveis de transport de viatgers en la modalitat de lloguer amb conductor, mitjançant empreses de mediació i, molt especialment, la presència progressiva de formes de mediació telemàtica, de fixar unes certes regles del joc, amb l'objectiu de protegir els interessos de les persones usuàries, sempre en termes de necessitat, proporcionalitat i no-discriminació.

Pel que fa les disposicions finals del Decret Llei la primera, relativa al desplegament de la norma, habilita a la persona titular del departament competent en matèria de transports perquè dicti els actes i les disposicions reglamentàries que es considerin necessàries per al desplegament d'aquest Decret Llei.

La segona disposició final relativa a l'entrada en vigor del Decret Llei, determina que aquesta es produeixi l'endemà de la seva publicació al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya, a excepció del previst a l'apartat 4 de l'article 4, que entrarà en vigor al mes de la seva publicació.

Aquesta previsió de diferir un mes l'entrada en vigor del previst a l'article 4.4 del Decret Llei s'articula amb la finalitat de permetre a les empreses comptar amb un termini de temps suficient per fer, en aquells casos en què resulti escaient, les adaptacions que precisin per donar compliment al previst a la norma.

3. Concurrencia del pressupòsit habilitant per dictar un Projecte de decret Llei

3.1 La previsió estatutària

L'article 64 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya (EAC) disposa el següent:

"1. En cas d'una necessitat extraordinària i urgent, el Govern pot dictar disposicions legislatives provisionals sota la forma de Decret Llei. No poden ésser objecte de Decret Llei la reforma de l'Estatut, les matèries que són objecte de lleis de desenvolupament bàsic, la regulació essencial i el desenvolupament directe dels



drets reconeguts per l'Estatut i per la Carta dels drets i els deures dels ciutadans de Catalunya i el pressupost de la Generalitat.

2.Els decrets llei resten derogats si en el termini improrrogable dels trenta dies subsegüents a la promulgació no són validats expressament pel Parlament després d'un debat i una votació de totalitat.

3.El Parlament pot tramitar els decrets llei com a projectes de llei pel procediment d'urgència, dins el termini establert per l'apartat 2."

Tal com es desprèn de l'article esmentat, el que caracteritza el Decret llei és que es tracta d'una norma que suposa una excepció al procediment ordinari d'elaboració de les lleis pel Parlament, de manera que el seu exercici resta sotmès a l'exigència que concorrin un conjunt de requisits que legitimin aquesta actuació del Govern.

El primer requisit que exigeix l'EAC és la concurrència del pressupòsit que habilita el Govern per a dictar-lo, és a dir, que es doni el cas d'una necessitat extraordinària i urgent. És per això, que l'article 38.3 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern, disposa que: "Els projectes de decret llei han d'incloure una exposició de motius en què es raoni expressament la necessitat extraordinària i urgent de la iniciativa i han d'anar acompanyats amb un informe que justifiqui aquesta necessitat i certifiqui que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar, i es poden acompanyar amb altres memòries, estudis, informes i dictàmens sobre l'adequació de les mesures proposades als fins que es persegueixen. En tot cas, els projectes de decret llei han d'ésser objecte d'un informe dels serveis jurídics de la Generalitat".

El segon requisit que preveu l'EAC, es refereix al contingut, en el sentit que el Decret llei no pot tenir per objecte les matèries que, d'acord amb el citat precepte estatutari, queden excloses d'aquest tipus de norma. I s'exigeix també que el Decret llei sigui validat expressament pel Parlament de Catalunya, si vol mantenir la seva vigència més enllà dels trenta dies subsegüents a la seva promulgació.

L'objectiu d'aquest informe és, precisament, el de justificar l'existència d'una necessitat extraordinària i urgent i que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar.



La naturalesa extraordinària de la necessitat, requisit del Decret llei, ha estat interpretada pel Tribunal Constitucional i per la doctrina consultiva de Catalunya, on s'estableix que ha d'haver una congruència entre la situació i les mesures que pretén implementar el Decret llei. Així doncs, s'ha de sumar a la situació d'extraordinària necessitat l'element d'urgència, en el sentit que la disposició no pugui ser tramitada per la via legislativa ordinària amb la celeritat indispensable per garantir l'obtenció de la finalitat perseguida.¹

En aquest sentit, la jurisprudència del Tribunal Constitucional, ha admès que la concurrència de la gravetat o la rellevància son suficients per legitimar l'aprovació del Decret llei amb independència del seu caràcter sobtat o imprevist: <<la valoración de la extraordinaria y urgente necesidad de una medida puede ser independiente de su imprevisibilidad e, incluso, de que tenga su origen en la previa inactividad del propio Gobierno siempre que concurra efectivamente la excepcionalidad de la situación, pues "lo que aquí debe importar no es tanto la causa de las circunstancias que justifican la legislación de urgencia cuanto el hecho de que tales circunstancias efectivamente concurren">> Sentencia 11/2002, de 17 de gener, FJ 6 i Sentència 1/2012, de 13 de gener FJ 6.

3.2 La urgència del Decret llei

La necessitat extraordinària i urgent que constitueix el fonament de la promulgació d'un decret llei requereix, d'acord amb la doctrina, la identificació concreta de la situació fàctica conjuntural de difícil previsió, que requereix una intervenció normativa per part del poder executiu per fer front als objectius de governabilitat.

En el cas que ens ocupa, i per tal de valorar adequadament la concurrència d'aquest pressupòsit habilitant resulta imprescindible fer referència als aspectes vinculats amb la regulació del lloguer de vehicles amb conductor i la seva evolució.

En primer lloc, cal assenyalar que les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor (VTC) tenen un àmbit que abasta tot el territori de l'Estat, i per tant, són atorgades per la Generalitat per delegació de l'Administració General de l'Estat, en base a la Llei orgànica 5/1987, de delegació de facultats de l'Estat en les Comunitats Autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable.

¹ 1 Dictamen 6/2012, d'1 de juny, sobre el Reial decret llei 16/2012, de 20 d'abril, de mesures urgents per garantir la sostenibilitat del Sistema Nacional de Salut i millorar la qualitat i la seguretat de les seves prestacions del Consell de Garanties Estatutàries de Catalunya (pàgina 14).



En segon lloc, convé posar de manifest que l'activitat de lloguer amb conductor està directament relacionada amb la dels serveis de taxi, ja que sovint concorren en mercats anàlegs, tal i com ja s'ha posat de manifest. És per això que la normativa relaciona un i altre tipus d'autorització, per garantir la coherència del sistema de transport en vehicles de turisme: en aquest sentit, no tindria cap lògica que poguessin conviure en el mercat una activitat fortament regulada per l'Administració pública, com és el cas del taxi (es fixa el nombre d'autoritzacions, les tarifes a cobrar, la jornada laboral i altres condicions de prestació del servei) i una altra de lliure prestació, la de lloguer amb conductor, no sotmesa, entre d'altres, a un règim de preus aplicables.

El propi Reial decret llei 13/2018 reconeix aquesta circumstància en fer esment, a la seva exposició de motius, que el seu antecedent immediat, el Reial decret llei 3/2018, de 20 d'abril, va modificar la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor amb l'objecte de garantir l'equilibri adequat entre l'oferta de serveis en aquesta modalitat de transport i la que representen els taxis, emparats en les llicències municipals corresponents i, si s'escau, autoritzacions de transport de viatgers en vehicles de turisme.

Pel que fa la intervenció normativa en aquest moment per part del Govern, un cop s'ha produït l'habilitació per part del Reial decret 13/2018, en els termes que es venen exposant al llarg d'aquest informe, cal tenir en compte que aquesta resulta necessària ja que aquesta matèria no ha estat regulada fins a aquest moment de forma integral per la Generalitat, excepció feta del Decret llei 5/2017.

I, comptar amb aquest instrument normatiu esdevé fonamental per tal que el Govern adequi les eines de caire normatiu per poder ordenar l'activitat a Catalunya des del punt de vista competencial.

Els objectius de governabilitat que convergeixen en aquest tema requereixen d'aquest tractament normatiu: parlem des de la pròpia ordenació de la mobilitat en el seu conjunt, i del transport de viatgers en vehicles de fins a nou places, però també d'un mercat en el que conflueixen, com hem assenyalat, altres modalitats de transport i, especialment, el vinculat amb el sector del taxi.

Aquest instrument normatiu, per les raons d'urgència esgrimides, ha de ser necessàriament el Decret llei. Atenent a la situació fàctica conjuntural existent, diferir en el temps l'adopció d'aquestes mesures comporta el risc que quan s'adoptessin,



en el marc d'un procediment parlamentari ordinari, ja fos ~~tard~~, perquè l'evolució dels fets comportés la impossibilitat de la seva aplicació.

En el cas que ens ocupa, a més, la urgència ja ve justificada, en primer terme, pel propi procediment legislatiu emprat en l'àmbit de l'Administració General de l'Estat, amb la promulgació del Reial decret llei 13/2018, que en la seva exposició de motius, a la que acudim novament, determina:

"En els mesos transcorreguts des de l'entrada en vigor del Reial decret llei 3/2018, de 20 d'abril, s'ha posat de manifest que les mesures que preveia no eren suficients per atendre els problemes de mobilitat, congestió de trànsit i mediambientals que l'increment elevat de l'oferta de transport urbà en vehicles de turisme està ocasionant en els principals nuclis urbans del nostre país. Igualment, el creixement ràpid d'aquesta modalitat de transport pot donar lloc a un desequilibri entre oferta i demanda de transport en vehicles de turisme que provoqui un deteriorament general dels serveis, en perjudici dels viatgers. Això posa de manifest la necessitat que, progressivament, les regulacions aplicables al taxi i l'arrendament amb conductor es vagin aproximant en la mesura en què això contribueixi a un tractament harmònic de les dues modalitats de transport de viatgers en vehicles de turisme. Això constitueix, d'una banda, la raó d'aquest Reial decret llei i, de l'altra, aconsellaria que, en paral·lel, s'avancés en la revisió de les normes aplicables al sector del taxi que comporten rigideses que en dificultin la competitivitat.

La problemàtica descrita se circumscriu exclusivament a nuclis urbans i no excedeix el territori de la comunitat autònoma corresponent. Per això, la resposta a aquests problemes és inajornable i exigeix que el transport exclusivament urbà efectuat en la modalitat d'arrendament de vehicles amb conductor, així com les condicions de prestació d'aquest tipus de serveis en l'àmbit estrictament autonòmic, els pugui abordar eficaçment l'Administració que està en millors condicions per valorar les circumstàncies particulars de cada àmbit".

Per tant, la necessitat d'una intervenció legislativa immediata, també a Catalunya, que garanteixi els objectius descrits en anteriors apartats d'aquest informe, justifica que el Govern faci ús de la facultat legislativa excepcional del Decret llei reconeguda a l'article 64 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, ja que es dona el supòsit de fet que l'habilita, és a dir, la necessitat extraordinària i urgent.

En definitiva, es considera que concorren circumstàncies excepcionals i rellevants que determinen la necessitat d'una acció normativa immediata que aprovi mesures



que no es poden demorar durant el temps necessari per a tramitar-les pel procediment legislatiu ordinari.

Pel que fa a la congruència entre les mesures adoptades per la disposició i la finalitat que persegueix, s'ha d'identificar l'existència d'un vincle raonable entre les mesures adoptades i la situació que exigeix l'acció normativa, tal i com s'ha posat de relleu en el dictamen número 6/2012, d'1 de juny, del Consell de Garanties Estatutàries i la sentència 1/2012, de 13 de gener. A això s'ha d'afegir que les mesures han de tenir efectes immediats, és a dir, han de modificar de manera instantània la situació jurídica existent, com manifesta la sentència 39/2013, de 14 de febrer.

La urgència es vincula a la impossibilitat d'utilitzar el procediment parlamentari ordinari, de manera que el Govern està legitimat per recórrer al Decret Llei quan per la via de la tramitació parlamentària de naturalesa més urgent no fos raonablement viable o possible d'assolir els objectius perseguits per l'acció normativa.

En aquest cas, com s'ha assenyalat en apartats anteriors d'aquest informe, amb ocasió de la descripció de cadascuna de les mesures previstes, hi ha la necessitat urgent de d'incidir de forma immediata en la delimitació tant dels aspectes competencials que es projecten sobre aquests serveis de transport de viatgers com els relatius a les condicions per la seva explotació.

Pel que fa els límits materials que el Govern de la Generalitat ha de respectar a l'hora de dictar un Decret Llei i que s'enumeren en el mateix apartat 1 de l'article 64 EAC, resten excloses com a objecte de regulació d'aquest tipus de norma les següents matèries: la reforma de l'Estatut; les matèries que són objecte de lleis de desenvolupament bàsic; la regulació essencial i el desenvolupament directe dels drets reconeguts per l'Estatut (capítols I, II i III del títol I de l'EAC) i per la Carta dels drets i els deures dels ciutadans de Catalunya; i, finalment, el pressupost de la Generalitat.

El fet que la matèria objecte del Decret Llei sigui l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles fins a nou places permet concloure que el Decret Llei no s'insereix en les matèries esmentades. Per tant, la matèria que regula aquest Decret Llei no es troba incardinada entre les excloses per l'article 64.1 EAC.

Des del punt de vista material cal afegir, per una més completa justificació, que la urgència de la promulgació del Decret Llei de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor es fonamenta, com assenyalava el seu preàmbul, en la necessitat que el Govern de Catalunya, en



aquest cas com a conseqüència de les modificacions legislatives impulsades en matèria de lloguer de vehicles amb conductor des de l'Administració General de l'Estat, adopti de forma urgent les mesures necessàries per seguir garantint la seguretat jurídica present i futura de l'entorn en el qual es presten els serveis, amb la delimitació precisa del marc competencial en la matèria.

Com és sabut, la Generalitat de Catalunya, mitjançant 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, va establir un conjunt de mesures urgents d'ordenació dels serveis de transport de viatgers, específicament els que es realitzen en la modalitat de lloguer de vehicles amb conductor, a l'empara de les autoritzacions denominades VTC, que tenen com a finalitat comuna aportar seguretat jurídica al correcte desenvolupament d'aquesta activitat.

Posteriorment, com ja hem citat, ha estat promulgat el 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.

Aquesta norma amb rang legal té com antecedent immediat el Reial decret llei 3/2018, de 20 d'abril, que va modificar la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor.

Aquesta reforma tenia per objecte garantir l'equilibri adequat entre l'oferta de serveis en aquesta modalitat de transport i la que representen els taxis, emparats en les llicències municipals corresponents i, si s'escau, autoritzacions de transport de viatgers en vehicles de turisme.

Com ja hem indicat, l'exposició de motius del Reial decret llei 13/2018, assenyala que en els mesos transcorreguts des de l'entrada en vigor del Reial decret llei 3/2018, de 20 d'abril, s'ha posat de manifest que les mesures que preveia no eren suficients per atendre els problemes de mobilitat, congestió de trànsit i mediambientals que l'increment elevat de l'oferta de transport urbà en vehicles de turisme està ocasionant en els principals nuclis urbans.

I afegeix que el creixement ràpid d'aquesta modalitat de transport pot donar lloc a un desequilibri entre oferta i demanda de transport en vehicles de turisme que provoqui un deteriorament general dels serveis, en perjudici dels viatgers.

La problemàtica descrita se circumscriu exclusivament a nuclis urbans i no excedeix el territori de la comunitat autònoma corresponent. Per això, a criteri del legislador



estatal, la resposta a aquests problemes és inajornable. ~~Exigeix que el transport~~ exclusivament urbà efectuat en la modalitat d'arrendament de vehicles amb conductor, així com les condicions de prestació d'aquest tipus de serveis en l'àmbit estrictament autonòmic, els pugui abordar eficaçment l'Administració que està en millors condicions per valorar les circumstàncies particulars de cada àmbit.

Concretament, aquestes determinacions es plasmen en la modificació de l'article 91 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, de forma que l'autorització d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional passa a habilitar, exclusivament, per dur a terme serveis de caràcter interurbà.

En coherència amb això, es permet que siguin els òrgans que tinguin competències en matèria de transport urbà els que, en l'exercici d'aquestes, determinin les condicions en què es poden autoritzar i prestar els serveis de transport de viatgers íntegrament desenvolupats en el seu àmbit territorial, inclosos els que es porten a terme en la modalitat d'arrendament de vehicles amb conductor.

I és la Disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018 la que, sota l'epígraf d'habilitació a les comunitats autònomes, determina que, d'aquestes, les que, per delegació de l'Estat, com és el cas de Catalunya, siguin competents per atorgar autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional, queden habilitades per modificar les condicions d'explotació que preveu l'article 182.1 del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, en els termes que tornem a reproduir:

"a) La modificació només pot afectar els serveis l'itinerari dels quals es porti a terme íntegrament en el seu àmbit territorial respectiu i es pot referir a: condicions de precontractació, sol·licitud de serveis, captació de clients, recorreguts mínims i màxims, serveis o horaris obligatoris i especificacions tècniques del vehicle.

b) La modificació ha d'estar orientada a millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o a garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent."

Es important destacar, als efectes de la regulació establerta mitjançant aquest Decret llei, que tot això s'ha d'entendre sense perjudici de les competències que, d'acord amb la normativa de cada comunitat autònoma, puguin correspondre a les entitats locals a l'efecte de l'establiment o la modificació efectiva d'aquestes



condicions en relació amb els serveis que discorren íntegrament dins del seu àmbit territorial.

Un cop més, per tant, com ja succeïa en el context temporal de la promulgació del 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, les modificacions legislatives impulsades en aquesta matèria des de l'Administració General de l'Estat, porten a una situació que requereix de l'adopció urgent de mesures per part del Govern, amb la finalitat d'incidir en l'ordenació d'aquests serveis de transport de viatgers, en la modalitat de lloguer de vehicles amb conductor, per seguir garantint els drets dels usuaris, el correcte desenvolupament de la mobilitat atesa actualment amb aquests tipus de vehicles, i, en general, la seguretat jurídica present i futura de l'entorn en el qual es presten els serveis.

La present, perquè el Reial decret llei 13/2018, en la seva Disposició Transitòria única, estableix una regulació de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor existents a l'entrada en vigor del Reial decret llei, o les sol·licituds de les quals estiguin pendents de resoldre's, en clara referència a les que es troben pendent de resolució judicial, que comporta que durant els quatre anys següents a l'entrada en vigor de la norma, aquestes autoritzacions se subjecten a un règim específic que comporta, d'una banda, que els seus titulars poden continuar prestant a la seva empara serveis d'àmbit urbà, i, d'altra, que segueixen habilitant per efectuar serveis sense limitació per raó del seu origen, sempre que els vehicles que portin a terme aquesta activitat s'utilitzin habitualment per prestar serveis destinats a atendre necessitats relacionades amb el territori de la comunitat autònoma en què estigui domiciliada l'autorització.

Es important remarcar a aquest respecte que la Disposició transitòria única citada prescriu que els serveis de transport prestats en l'àmbit urbà pels titulars de les autoritzacions esmentades queden subjectes a totes les determinacions i limitacions que estableixi l'òrgan competent en matèria de transport urbà en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica; especialment en matèria d'estacionament, horaris i calendaris de servei o restriccions a la circulació per raons de contaminació atmosfèrica.

I la futura, perquè un cop transcorregut aquest termini de transitorietat establert pel Reial decret llei 13/2018, l'administració competent en matèria de transport urbà haurà d'arbitrar les mesures pertinents en relació al lloguer de vehicles amb



conductor que es desenvolupi en el seu àmbit territorial ~~per la prestació de serveis~~ de naturalesa urbana.

D'acord amb tot l'exposat fins ara, la urgència de la regulació continguda en aquest Decret Llei es fonamenta, com ja va succeir amb la promulgació del Decret Llei 5/2017, en la necessitat que Catalunya disposi d'un nou instrument normatiu que permeti, en aquesta ocasió, projectar de forma adequada i immediata les competències de la Generalitat i de les administracions locals en matèria de transport de viatgers sobre l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor.

La necessitat d'una intervenció legislativa immediata justifica que el Govern faci ús de la facultat legislativa excepcional del Decret Llei reconeguda a l'article 64 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, ja que es dona el supòsit de fet que l'habilita, és a dir, la necessitat extraordinària i urgent.

Aquesta necessitat extraordinària i urgent respon, com ja hem exposat, a la identificació concreta de la situació fàctica conjuntural exposada derivada de l'acció legislativa impulsada per l'Administració General de l'Estat, concretada en les determinacions del Reial decret Llei 13/2018, de manera difícilment previsible en el seu moment, la qual cosa requereix, davant el buit normatiu existent derivat de la manca de regulació integral de la Generalitat del lloguer de vehicles amb conductor, d'una intervenció normativa per part del poder executiu per fer front als objectius de governabilitat.

Els objectius de governabilitat que convergeixen en aquest tema requereixen d'aquest tractament normatiu: es tracta d'articular, en el context competencial propi i el de l'habilitació normativa operada pel Reial decret Llei 13/2017, les modificacions legislatives necessàries per reaccionar davant el nou escenari de regulació del lloguer de vehicles amb conductor.

En aquest aspecte, totes i cadascuna de les accions legislatives previstes en aquest Decret Llei tenen una relació directa i congruent amb la situació descrita i els termes en què es vol afrontar des del Govern, com ha quedat de manifest en l'apartat anterior d'aquest informe.

En concret, es tracta d'abordar, com s'ha assenyalat anteriorment, la modificació tant de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor com de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en ambdós casos per definir clarament els perfils



competencials de la Generalitat i de les Administracions Locals, especialment pel que fa l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

L'exposició de motius del Reial decret llei 13/2018 justifica la seva urgència, entre altres motius, per la concentració que s'està produint dels serveis d'arrendament de vehicles amb conductor en àmbits estrictament urbans i metropolitans, que no van poder preveure inicialment les administracions competents i que comença a afectar de manera immediata i significativa l'ordenació del transport en aquests àmbits.

En el cas de Catalunya aquesta circumstància es fa palesa molt especialment en l'àmbit territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Per tant, escau modificar de forma urgent la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, per tal d'adaptar-la al règim actual de regulació de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor i, molt especialment, per declarar de forma expressa que correspon als ajuntaments o als ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i gestió de les diferents modalitats de serveis urbans de transport amb vehicles amb capacitat màxima de fins a nou places, inclosa la del conductor, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit municipal o metropolità.

Com també s'ha posat de manifest, d'altra banda, en termes anàlegs s'ha de dur a terme la modificació de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona que expliciti la competència d'aquest ens local respecte l'ordenació i la intervenció administratives dels serveis de transport urbà de viatgers, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit metropolità, no només prestats en taxi, com actualment, sinó comprensiva també dels que es realitzen mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor o d'altres modalitats similars.

Mentre no s'aborda una regulació integral de les diferents modalitats de transport discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places i per tal de poder resoldre adequadament la problemàtica plantejada es considera convenient adoptar mitjançant aquest Decret llei les mesures legislatives descrites.

A les que cal afegir les relatives a les condicions d'explotació del servei i al control i règim sancionador, fixades als articles 4 i 5, la justificació de les quals ja s'ha dut a terme abastament en apartats precedents d'aquest informe i a les que ens remetem.

Per tant, atenent al fet que el Decret llei és un recurs extraordinari i que se n'ha de fer un ús limitat a les situacions que realment mereixen la consideració d'urgents i



convenients, es constata que la disposició a què es refereix aquest informe abasta aquells aspectes estrictament necessaris per poder ordenar de forma adequada l'activitat de transport de viatgers en vehicles fins a nou places en la modalitat de lloguer de vehicles amb conductor.

4. Conclusió

Es conclou, per tant, que el Projecte de decret llei de mesures urgents per a l'ordenació dels serveis de transport de viatgers en vehicles fins a nou places reuneix els requisits que exigeix l'article 64.1 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya per tal que el Govern pugui dictar disposicions legislatives provisionals sota la forma de Decret llei. Per una banda, la necessitat extraordinària i urgent i per l'altre, que les mesures proposades són congruents i estan en relació directa amb la situació que s'ha d'afrontar.

El secretari d'Infraestructures i Mobilitat

Isidre Gavín
Valls - DNI
[Redacted]
(SIG)

Signat digitalment
per Isidre Gavín
Valls - DNI
Data: 2019.01.28
15:13:17 +01'00'



INFORME JURIDIC

Sobre el projecte de Decret Llei de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor.

1.- Antecedents

S'ha tramès a aquesta Assessoria Jurídica el projecte de Decret Llei de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor, juntament amb un informe de la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat justificatiu de la necessitat extraordinària i urgent de la iniciativa que inclou la fonamentació sobre la congruència, adequació i relació directa de les mesures proposades per afrontar la situació que s'ha posat de manifest.

Aquest informe jurídic té caràcter preceptiu i s'emet de conformitat amb l'article 38.3 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern i en relació amb la Llei 7/1996, de 5 de juliol, d'organització dels serveis jurídics de l'Administració de la Generalitat de Catalunya.

2.- Anàlisi jurídica

2.1 Marc normatiu i competencial.

D'acord amb l'article 169.1 de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, en endavant EAC, correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera que transcorrin íntegrament dins el territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou en tot cas, entre altres, la *regulació dels serveis de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme*. (art. 169.1.c)).

Per altra banda, s'ha de tenir present la normativa vigent i també aplicable a Catalunya en matèria de transport discrecional de viatgers en vehicles de turisme: Llei 16/1987, de 30 de juliol d'Ordenació dels Transports Terrestres, en endavant LOTT i les seves modificacions, en especial la Llei 9/2013, de 4 de juliol; el seu reglament de desenvolupament, en endavant ROTT, aprovat pel Reial Decret 1211/1990, de 28 de setembre; el Reial Decret 1057/2015,



de 20 de novembre que modifica el ROTT per adaptar-lo a la Llei 9/2013, de 4 de juliol, i l'Ordre Ministerial FOM/36/2008, de 9 de gener, per la que es desenvolupa la secció segona del capítol IV del Títol V, en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor, del ROTT, i l'Ordre Ministerial FOM/2799/2015, de 18 de desembre. I també cal tenir present la Llei Orgànica 5/1987, de 30 de juliol, de delegació de facultats de l'Estat en les Comunitats Autònomes en relació amb els transports per carretera i per cable, que recull a la secció segona del Capítol II la delegació de facultats en matèria de transports públics discrecionals i al Capítol VI, Normes Generals de la Delegació, la potestat normativa d'execució o desenvolupament de les normes reguladores de les matèries objecte de delegació.

De manera molt especial, s'ha de tenir present en aquest cas el Reial Decret Llei 3/2018, de 20 d'abril, i més recentment el Reial decret Llei 13/2008, de 28 de setembre, ambdós de modificació de la LOTT.

En relació amb la competència del Govern de la Generalitat per a aprovar un decret Llei, aquesta ve establerta per l'article 64 EAC i l'article 38 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern que disposa precisament que el Govern, en cas d'una necessitat extraordinària i urgent, pot dictar disposicions legislatives provisionals sota la forma de decret Llei, en els termes de l'article 64 de l'Estatut.

L'article 64 de l'EAC a banda de destacar el caràcter provisional de la disposició legislativa sota la forma de decret Llei fins que no sigui validada expressament pel Parlament, en els termes del seu apartat tercer, també estableix les matèries que no poden ser objecte de decret Llei, i que són: la reforma de l'Estatut, les matèries que són objecte de lleis de desenvolupament bàsic, la regulació essencial i el desenvolupament directe dels drets reconeguts per l'Estatut i per la Carta dels drets i deures dels ciutadans de Catalunya i el Pressupost de la Generalitat.

Com ha recordat reiteradament la doctrina del Consell de Garanties Estatutàries, atès que el decret Llei es configura com una norma jurídica amb rang de llei, que pot ser dictada pel Govern amb caràcter extraordinari i que inicialment sostreu l'objecte de la disposició de l'exercici de la potestat legislativa del parlament, el seu ús ha de ser sempre entès de forma restrictiva i, en aquest sentit, ha de respectar els límits formals i materials que es contenen a l'article 64.1 EAC.

Per a una correcta adequació estatutària, el decret Llei requereix, doncs, l'observança de dos elements essencials: un de formal, l'existència del pressupòsit habilitant i un altre de material, que implica el respecte a les matèries que actuen com a límit.

Sobre la interpretació i l'abast de les esmentades condicions, el Consell de Garanties Estatutàries s'ha pronunciat en diverses ocasions mitjançant, entre altres, el Dictamen



1/2012 de 10 de gener FJ2 i el Dictamen 17/2013 de 15 de novembre, FJ2. D'acord amb la doctrina del CGE, el requisit formal sobre el pressupòsit habilitat es pot dividir a la vegada en tres elements:

- L'element del caràcter extraordinari de la necessitat, que exigeix la identificació concreta de la situació fàctica conjuntural de difícil previsió (imprevista-sobrevinguda-inesperada...) que requereix una intervenció *normativa* immediata (buit normatiu-regulació obsoleta...) per part del poder executiu per fer front als objectius de governabilitat.
- L'element de la urgència que requereix acreditar la impossibilitat d'implementar el contingut de la regulació mitjançant el procediment parlamentari comú previst per a la resta d'iniciatives legislatives (procediment ordinari-procediment d'urgència).
- L'element de l'adequació de les mesures adoptades a la situació fàctica identificada, que requereix que acrediti que la situació d'extraordinària i urgent necessitat i les mesures que el decret llei adopta estan connectades de tal manera que les mesures guarden una relació directa i de congruència amb la situació que es tracta d'afrontar (FJ4 STC 11/2002, de 17 de gener).

A aquest respecte el Tribunal Constitucional ha interpretat en diferents sentències que " l'examen de la concurrència del citat supòsit habilitant (...) sempre s'ha de portar a terme mitjançant la valoració conjunta de tots aquells factors que van determinar al Govern a dictar la disposició legal excepcional (STC 329/2005) i que són bàsicament els que queden reflectits en l'exposició de motius de la norma, al llarg del debat parlamentari de convalidació i en el propi expedient d'elaboració de la mateixa (SSTC 29/1982, de 31 de maig FJ 4, 182/1997, de 28 d'octubre FJ4, 11/2002, de 17 de gener, FJ4 i 137/2003, de 3 de juliol FJ3). I en la mateixa línia, les sentències 28/2015, de 19 de febrer, i 48/2015, de 5 de març.

2.2.- Documentació i tramitació.

En relació amb la documentació, l'article 38 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, disposa que els projectes de decret llei han d'anar acompanyats d'un informe que justifiqui la necessitat extraordinària i urgent de la iniciativa.

En compliment d'aquest requeriment, consta a l'expedient l'informe de la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat del DTES justificatiu de la necessitat extraordinària i urgent del Projecte de decret llei de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor. Aquest informe, després d'analitzar el marc normatiu en què s'insereix el projecte, enumera en el seu apartat 2 les diferents mesures que el decret llei conté i descriu la finalitat de cadascuna d'aquestes i la seva adequació per solucionar la



situació existent. En l'anàlisi d'aquestes mesures, l'informe assenyalava que es tracta de mesures que "no són impeditives de l'activitat econòmica, no introdueixen barreres o condicions injustificades per aquest exercici i no existeix cap altra alternativa raonable que pugui assolir els mateixos efectes", de manera que es considera que es tracta de mesures proporcionals i que s'ajusten a l'habilitació prevista a la Disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2008. Finalment, a l'apartat 3 de l'informe s'analiza la concurrència del pressupòsit d'urgència habilitant del projecte i que es respecten els límits materials que s'enumeren a l'article 64.1 EAC.

Pel que fa a la tramitació, d'acord amb l'article 38.2 de la Llei 13/2008, del 5 de novembre, l'inici de la tramitació del decret llei s'ha de comunicar al secretari del Govern i d'acord amb l'article 38.4, correspon al conseller d'aquest departament, que ha elaborat el projecte de decret llei, de sotmetre'l a l'aprovació del Govern. En aquest sentit, consta a l'expedient que el Secretari General del DTES el 16 de gener de 2019 va posar en coneixement del Secretari de Govern l'inici de la tramitació d'aquesta iniciativa.

D'acord amb el que estableix l'article 8.1.b) del Reglament del Consell Tècnic del Govern, aprovat pel Decret 413/2011, de 13 de desembre, els projectes de decret llei no són objecte d'examen i deliberació del Consell Tècnic.

El decret llei un cop aprovat pel Govern i publicat al DOGC, s'ha de comunicar al Parlament perquè n'acordi la seva convalidació.

2.3.- Estructura i contingut.

En relació amb l'estructura i el contingut del projecte de decret llei, s'observa que aquest consta d'un preàmbul i una part dispositiva amb cinc articles, dues disposicions addicionals i dues disposicions finals.

Com s'ha indicat, de l'anàlisi del projecte es constata que el seu contingut no incideix en cap de les matèries que, d'acord amb l'article 64 EAC, no poden ser objecte d'un decret llei.

El preàmbul recull el marc normatiu i justifica la necessitat extraordinària i urgent de la nova normativa. Així, destaca l'evolució legislativa en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor i la necessitat d'adequar, també amb urgència, el marc regulador dels serveis de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places a Catalunya, en els termes de l'habilitació continguda en el Reial Decret llei 13/2008, de 28 de setembre. El preàmbul justifica també, com fa l'informe de la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat que figura a l'expedient, la proporcionalitat de les mesures que es proposen amb la finalitat, d'una



banda, de garantir el control efectiu de les condicions de prestació del servei i, de l'altra, com a mesura de protecció de les persones usuàries del servei.

L'article 1 del projecte estableix l'objecte i l'àmbit d'aplicació del decret llei, fent referència precisament a l'habilitació continguda a la Disposició addicional primera del Reial Decret llei 13/2008, de 28 de setembre.

És important assenyalar que, d'acord amb el nou marc legal que deriva d'aquest reial decret llei, les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor (VTC) habiliten només per a efectuar transport interurbà de viatgers, la qual cosa significa que no es poden fer tràfics urbans a l'empara de les autoritzacions VTC d'àmbit estatal. Aquest canvi substancial que el reial decret llei introdueix en l'activitat econòmica que es desenvolupa actualment a l'empara d'aquestes autoritzacions, es compensa establint un període transitori de quatre anys o més durant el qual es poden continuar prestant serveis urbans mitjançant autoritzacions VTC d'àmbit nacional.

Al mateix temps, el Reial Decret llei 13/2018 (a la Disposició addicional primera) conté una habilitació a les CCAA que, com és el cas de Catalunya, per delegació de l'Estat siguin competents per atorgar autoritzacions VTC d'àmbit nacional, per modificar les condicions d'explotació previstes en el ROTT en determinats termes: condicions de la precontractació, sol·licitud de serveis, captació de clients, recorreguts mínims i màxims, serveis o horaris obligatoris, especificacions tècniques del vehicle. Les modificacions han d'anar orientades a millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o a garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent. Finalment, s'afegeix que tot això s'ha d'entendre sense perjudici de les competències que puguin correspondre a les entitats locals a l'efecte de l'establiment o la modificació efectiva d'aquestes condicions en relació amb els serveis que recorren íntegrament dins del seu àmbit territorial.

La Disposició addicional primera citada no condiciona l'exercici de l'habilitació al fet que hagi transcorregut el període transitori de quatre anys al que s'ha fet esment, de manera que es pot entendre, en termes estrictes d'aplicació de la norma, que l'esmentada habilitació és vigent des de l'entrada en vigor del Reial Decret llei 13/2008.

L'article 2 modifica l'article 38 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor en allò que és necessari per adequar-se al nou règim de les VTC i per possibilitar als ajuntaments i els ens metropolitans l'ordenació i gestió de totes les modalitats dels serveis urbans amb vehicles de fins a nou places, és a dir, taxi i VTC.

L'article 3 modifica l'article 14, B, c) de la Llei 31/2010, del l'Àrea Metropolitana de Barcelona, per establir que aquest ens local té també competències d'ordenació i



intervenció administratives en matèria de serveis ^{N.T.}prestats mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor i no només en serveis de taxi.

L'article 4 es refereix a les condicions d'explotació del servei. Cal recordar que, amb caràcter general, les condicions d'explotació del servei de les VTC s'estableixen a l'article 182 del ROTT i que l'habilitació de la disposició addicional primera del Reial Decret llei obliga a respectar els criteris de proporcionalitat establerts a la normativa vigent.

En el marc d'aquesta habilitació, el projecte que s'informa es refereix exclusivament a les condicions de precontractació i les de captació de clients, sense perjudici de reconèixer que els ens locals poden establir o modificar les condicions d'explotació del servei establertes a l'article 182.1 del ROTT, pel que fa als serveis que recorren íntegrament dins del seu àmbit territorial (article 4.1 del projecte).

En relació amb la condició de precontractació establerta a l'article 182.1 esmentat, s'estableix que el Govern o els ens locals, en els seus àmbits competencials respectius, poden determinar reglamentàriament les condicions que resultin adients per a la millora de la gestió de la mobilitat interior de viatgers o per garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis (article 4.2 del projecte), si bé s'estableix un interval de temps mínim de 15 minuts entre la contractació i la prestació efectiva del servei que s'haurà d'aplicar a tot l'àmbit territorial català, sense perjudici que els ens locals puguin incrementar aquest mínim en ús de les seves competències (disposició addicional primera del projecte). Es tracta d'un interval de temps que ha de permetre a l'Administració el control efectiu d'una de les condicions establertes a l'article 182.1 esmentat i, alhora, es configura també com una garantia per a les persones usuàries del servei. Per tant, es pot considerar una mesura que respecta el criteri de proporcionalitat que exigeix el Reial decret llei estatal, com així s'indica en els informes emesos.

En relació amb la captació de clients, el projecte parteix del que disposa l'article 182.1 segons el qual els vehicles no poden romandre estacionats en la via pública ni circular per la via pública en busca de clients atès que es tracta de serveis en els que regeix la precontractació. En aquesta línia, l'article 4.3 del projecte estableix que els vehicles, llevat quan estiguin contractats prèviament o prestant serveis, han de romandre estacionats fora de les vies públiques, en aparcaments o garatges. Així mateix, l'article 4.4 impedeix la utilització de sistemes de geolocalització, en tant que es puguin considerar com a sistema immediat de captació de clients. Una vegada més es considera que es tracta de mesures proporcionals que han de permetre assegurar el compliment de la obligació de precontractació establerta en la normativa estatal.

L'article 5 fa referència al control del compliment de les condicions establertes en el decret llei mitjançant l'accés als registres existents o la creació de registres per part dels ens locals.



També incorpora la condició d'agents d'autoritat del personal amb funcions d'inspecció que designin els ens locals, en els termes que han estat admesos pel Tribunal Constitucional en la sentència 90/2018.

De la part final del Decret Llei, s'ha de destacar la Disposició addicional primera que faculta als ens locals a incrementar l'interval de temps de 15 minuts establert a l'article 4.2 del projecte. Cal tenir present, com s'ha dit, que l'interval establert amb caràcter mínim, és d'aplicació a tot l'àmbit territorial català. Però, d'acord amb la Disposició transitòria única del Reial Decret Llei 13/2018, els ens locals, en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica, poden establir determinacions i limitacions als serveis de transport que es prestin en el seu àmbit. Per aquest motiu, la Disposició addicional primera del projecte faculta als ens locals a augmentar l'interval, en el ben entès que aquesta modificació haurà de tenir en compte els termes de la Disposició addicional primera, apartat b) del Reial Decret Llei 13/2018, i haurà de respectar els criteris de proporcionalitat establerts a la normativa vigent.

La Disposició addicional segona conté un mandat al Govern a l'efecte que reguli l'activitat de mediació en aquests serveis, com ja existeix en matèria de taxi.

La Disposició final primera conté una habilitació al titular del departament competent pel cas que s'haguessin de dictar actes i disposicions reglamentàries en desenvolupament del decret Llei i la segona disposa que el decret Llei entrarà en vigor l'endemà de la seva publicació al DOGC, llevat de la prohibició relativa a la geolocalització donat que es considera que això pot requerir la realització d'adaptacions tecnològiques a les aplicacions que requereixen d'un termini per a la seva implementació.

3.- Conclusió

Vist l'exposat es constata que s'han observat els requeriments dels elements formals i materials per a la tramitació d'aquest instrument normatiu, d'acord amb el que disposa l'article 38 de la Llei 13/2008, de 3 de novembre.

Barcelona,

Maria Carme
Sarda Vilardaga
- DNI
[Redacted]
(AUT)

Signat digitalment
[Redacted]
Data: 2019.01.26
16:23:55 +01'00'

Carme Sarda i Vilardaga
Advocada en Cap



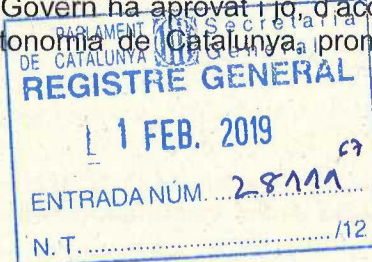
DECRET LLEI

/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor.

El president de la Generalitat de Catalunya

Sia notori a tots els ciutadans i ciutadanes que el Govern ha aprovat i jo, d'acord amb el que estableix l'article 67.6.a) de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, promulgo el següent

Decret llei



La Generalitat de Catalunya, mitjançant 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, ha establert un conjunt de mesures urgents d'ordenació dels serveis de transport de viatgers, específicament els que es realitzen en la modalitat de lloguer de vehicles amb conductor, a l'empara de les autoritzacions denominades VTC, que tenen com a finalitat comuna aportar seguretat jurídica al correcte desenvolupament d'aquesta activitat.

Posteriorment, ha estat promulgat el 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.

Aquesta norma amb rang legal té com antecedent immediat el Reial decret llei 3/2018, de 20 d'abril, que va modificar la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor.

Aquesta reforma tenia per objecte garantir l'equilibri adequat entre l'oferta de serveis en aquesta modalitat de transport i la que representen els taxis, emparats en les llicències municipals corresponents i, si s'escau, autoritzacions de transport de viatgers en vehicles de turisme.

L'exposició de motius del Reial decret llei 13/2018, assenyala que durant els mesos transcorreguts des de l'entrada en vigor del Reial decret llei 3/2018, de 20 d'abril, s'ha posat de manifest que les mesures que preveia no eren suficients per atendre els problemes de mobilitat, congestió de trànsit i mediambientals que l'increment elevat de l'oferta de transport urbà en vehicles de turisme està ocasionant en els principals nuclis urbans.

I afegeix que el creixement ràpid d'aquesta modalitat de transport pot donar lloc a un desequilibri entre oferta i demanda de transport en vehicles de turisme que provoqui un deteriorament general dels serveis, en perjudici dels viatgers. La problemàtica descrita se circumscriu exclusivament a nuclis urbans i no excedeix el territori de la comunitat autònoma corresponent. Per això, a criteri del legislador estatal, la resposta a aquests problemes és inajornable i exigeix que el transport exclusivament urbà efectuat en la modalitat d'arrendament de vehicles amb conductor, així com les condicions de prestació d'aquest tipus de serveis en l'àmbit estrictament autonòmic, els pugui abordar eficaçment l'Administració que està en millors condicions per valorar les circumstàncies particulars de cada àmbit.

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
1 FEB 2019	
ENTRADA NUM.	28.111
N. T.	/12

Concretament, aquestes determinacions es plasmen en la modificació de l'article 91 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, de manera que l'autorització d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional passa a habilitar, exclusivament, per dur a terme serveis de caràcter interurbà.

En coherència amb això, es permet que siguin els òrgans que tinguin competències en matèria de transport urbà els que, en l'exercici d'aquestes, determinin les condicions en què es poden autoritzar i prestar els serveis de transport de viatgers íntegrament desenvolupats en el seu àmbit territorial, inclosos els que es porten a terme en la modalitat d'arrendament de vehicles amb conductor.

És la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018 la que, sota l'epígraf d'habilitació a les comunitats autònomes determina que, d'aquestes, les que, per delegació de l'Estat, com és el cas de Catalunya, siguin competents per atorgar autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional, queden habilitades per modificar les condicions d'explotació que preveu l'article 182.1 del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, en els termes següents:

- a) La modificació només pot afectar els serveis l'itinerari dels quals es porti a terme íntegrament en el seu àmbit territorial respectiu i es pot referir a: condicions de precontractació, sol·licitud de serveis, captació de clients, recorreguts mínims i màxims, serveis o horaris obligatoris i especificacions tècniques del vehicle.
- b) La modificació ha d'estar orientada a millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o a garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

Es important destacar, a l'efecte de la regulació establerta mitjançant aquest Decret llei, que tot això s'ha d'entendre sense perjudici de les competències que, d'acord amb la normativa de cada comunitat autònoma, puguin correspondre a les entitats locals a l'efecte de l'establiment o la modificació efectiva d'aquestes condicions en relació amb els serveis que transcorren íntegrament dins del seu àmbit territorial.

II

Un cop més, per tant, com ja succeïa en el context temporal de la promulgació del 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, les modificacions legislatives impulsades en aquesta matèria des de l'Administració General de l'Estat porten a una situació que requereix de l'adopció urgent de mesures per part del Govern, amb la finalitat d'incidir en l'ordenació d'aquests serveis de transport de viatgers, en la modalitat de lloguer de vehicles amb conductor, per seguir garantint els drets de les persones usuàries, el correcte desenvolupament de la mobilitat atesa actualment amb aquests tipus de vehicles, i, en general, la seguretat jurídica present i futura de l'entorn en el qual es presten els serveis.

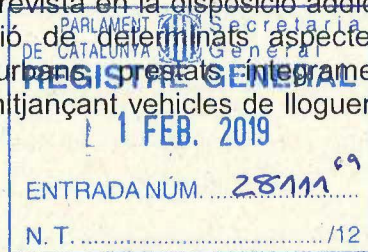
La present, perquè el Reial decret llei 13/2018, en la seva disposició transitòria única, estableix una regulació de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor existents a l'entrada en vigor del Reial decret llei, o les sol·licituds de les quals estiguin pendents de resoldre's, en clara referència a les que es troben pendents de resolució judicial, fet que comporta que durant els quatre anys següents a l'entrada en vigor de la norma, aquestes autoritzacions se subjecten a un règim específic que implica, d'una banda, que els seus titulars poden continuar prestant a la seva empara serveis d'àmbit

urbà, i, de l'altra, que segueixen habilitant per efectuar serveis sense limitació per raó del seu origen, sempre que els vehicles que portin a terme aquesta activitat s'utilitzin habitualment per prestar serveis destinats a atendre necessitats relacionades amb el territori de la comunitat autònoma en què estigui domiciliada l'autorització.

És important remarcar quant a això, que l'esmentada disposició transitòria única prescriu que els serveis de transport prestats en l'àmbit urbà pels titulars de les autoritzacions esmentades queden subjectes a totes les determinacions i limitacions que estableixi l'òrgan competent en matèria de transport urbà en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica; especialment en matèria d'estacionament, horaris i calendaris de servei o restriccions a la circulació per raons de contaminació atmosfèrica.

I la futura, perquè un cop transcorregut aquest termini de transitorietat establert pel Reial decret llei 13/2018, l'Administració competent en matèria de transport urbà haurà d'arbitrar les mesures pertinents en relació amb el lloguer de vehicles amb conductor que es desenvolupi en el seu àmbit territorial per la prestació de serveis de naturalesa urbana.

En síntesi, es tracta d'abordar, mitjançant aquest Decret llei, i sempre de manera ajustada a l'habilitació a les comunitats autònomes prevista en la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018, la regulació de determinats aspectes de l'explotació dels serveis, tant urbans com interurbans, prestats íntegrament a Catalunya, en la modalitat de transport de viatgers mitjançant vehicles de lloguer amb conductor.



III

L'article 169 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya estableix que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins del territori de Catalunya, i l'article 84 del mateix corpus legal atribueix als governs locals la competència en matèria de serveis de mobilitat i la gestió del transport de viatgers municipal.

La urgència de la regulació continguda en aquest Decret llei es fonamenta, com ja va succeir amb la promulgació del Decret llei 5/2017, en la necessitat que Catalunya disposi d'un nou instrument normatiu que permeti, en aquesta ocasió, projectar de manera adequada i immediata les competències de la Generalitat i de les administracions locals en matèria de transport de viatgers sobre l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor.

La necessitat d'una intervenció legislativa immediata justifica que el Govern faci ús de la facultat legislativa excepcional del decret llei reconeguda a l'article 64 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, ja que es dona el supòsit de fet que l'habilita, és a dir, la necessitat extraordinària i urgent.

Aquesta necessitat extraordinària i urgent respon a la identificació concreta de la situació fàctica conjuntural exposada derivada de l'acció legislativa impulsada per l'Administració General de l'Estat, concretada en les determinacions del Reial decret llei 13/2018, la qual cosa requereix, davant el buit normatiu existent derivat de la manca de regulació integral de la Generalitat del lloguer de vehicles amb conductor, d'una intervenció normativa per part del poder executiu per fer front als objectius de governabilitat.

Els objectius de governabilitat que convergeixen en aquest tema requereixen d'aquest tractament normatiu: es tracta d'articular, en el context competencial propi de l'habilitació normativa operada pel Reial decret llei 13/2018, les modificacions legislatives necessàries per reaccionar davant el nou escenari de regulació del lloguer de vehicles amb conductor.



En aquest aspecte, totes i cadascuna de les accions legislatives previstes en aquest Decret llei tenen una relació directa i congruent amb la situació descrita i els termes en què es vol afrontar des del Govern.

Per tant, l'article 1 del Decret llei determina que el seu objecte és adaptar la legislació vigent a Catalunya en matèria de transport de viatgers mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor i establir determinades condicions d'exploració 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.

I, pel que fa el seu àmbit d'aplicació, aquest article 1 determina que el Decret llei s'aplica als serveis de transport de viatgers mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor, de caràcter urbà i interurbà íntegrament desenvolupats a Catalunya.

Aquesta regulació es projecta, per tant, sobre les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor que, a partir de l'entrada en vigor del Reial decret llei 13/2018, poden continuar prestant serveis interurbans íntegrament compresos a Catalunya, i serveis urbans durant el període transitori i en els termes que estableix la pròpia norma.

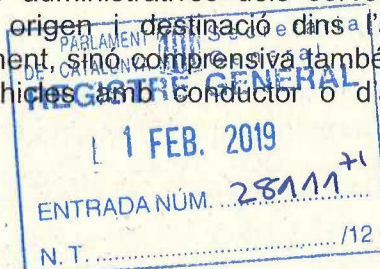
En primer lloc, i per adaptar la legislació vigent a Catalunya en matèria de transport de viatgers mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor, cal abordar la modificació tant de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, com de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en ambdós casos per definir clarament els àmbits competencials de la Generalitat i de les administracions locals, recollint igualment la singularitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i les competències que té legalment atribuïdes.

L'exposició de motius del Reial decret llei 13/2018 justifica la seva urgència, entre d'altres, per la concentració que s'està produint dels serveis d'arrendament de vehicles amb conductor en àmbits estrictament urbans i metropolitans, que no van poder preveure inicialment les administracions competents i que comença a afectar de manera immediata i significativa l'ordenació del transport en aquests àmbits. Al mateix temps, imposa el reconeixement i respecte a les competències de què gaudeixen les diferents administracions públiques que actuen sobre un mateix àmbit territorial.

Per tant, escau modificar la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, per tal d'adaptar-la al règim actual de regulació de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor i, molt especialment, per declarar de manera expressa que correspon als ajuntaments o als ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i gestió de les diferents modalitats de serveis urbans de transport amb vehicles amb capacitat màxima de fins a nou places, inclosa la del conductor, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit municipal o metropolità.

Així mateix, es preveu una modificació en matèria de règim sancionador per tipificar com a infracció de caràcter molt greu la realització de serveis de transport sense dur a terme la inscripció prèvia en el Registre corresponent, d'acord amb el que determini la normativa d'aplicació, com és el cas de la prevista en aquest Decret Llei.

I, d'altra banda, també s'ha de dur a terme la modificació de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que expliciti la competència d'aquest ens local respecte de l'ordenació i la intervenció administratives dels serveis de transport urbà de viatgers, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit metropolità, no només prestats en taxi, com actualment, sino, comprensiva també dels que es realitzen mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor o d'altres modalitats similars.



IV

L'article 4 del Decret Llei, de forma ajustada a l'habilitació a les comunitats autònomes prevista en la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018, estableix que les entitats locals o els ens metropolitans legalment constituïts poden establir o modificar, en els termes previstos a la dita disposició addicional, les condicions d'explotació del servei en relació amb aquells que transcorrin íntegrament dins del seu àmbit territorial.

I, també en compliment del que preveu el Reial decret llei 13/2018, s'especifica, en relació amb les condicions de precontractació, que el Govern o els ens locals, en els seus àmbits competencials respectius, poden determinar reglamentàriament les que resultin adients en cada cas, per millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o per garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

Tot i que el Reial decret llei 13/2018 habilita a modificar les condicions de prestació del servei de l'article 182 del Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres (ROTT), ho limita a les condicions de precontractació, sol·licitud de serveis, captació de clients, recorreguts mínims i màxims, serveis o horaris obligatoris i especificacions tècniques del vehicle.

En la mesura que l'apartat 1 de l'article 182 esmentat imposa que, quan els vehicles estan ocupats per persones alienes a l'empresa titular de l'autorització, només poden circular si es justifica que estan prestant un servei prèviament contractat, que el contracte d'arrendament ha d'estar prèviament complimentat a l'inici de la prestació del servei contractat i que no poden en cap cas circular per les vies públiques en busca de clients ni propiciar la captació de clients romanent estacionats, cal establir circumstàncies objectives per fer efectiu el compliment de dites obligacions i, alhora, protegir els drets de les persones usuàries del servei. Per aquesta raó, el decret llei considera que ha de transcórrer un termini mínim de 15 minuts entre la contractació i la prestació efectiva del servei.

Sobre això cal assenyalar que el Decret Llei, en establir aquest interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei, ho fa de forma general per a tot Catalunya, en termes d'estricta proporcionalitat d'acord amb el mandat tant de la pròpia norma habilitant, el Reial decret llei 13/2018, en la seva disposició addicional primera i transitòria única, com de la legislació vigent en matèria d'unitat de mercat.

Aquesta mesura és necessària i proporcional, en tant que respon a les característiques pròpies de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, tal com ha estat definida i perfilada en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i les disposicions reglamentàries que la desenvolupen. Aquest marc jurídic estatal consagra la precontractació com un element essencial d'aquesta activitat, a l'empara de les conegudes com autoritzacions VTC.

És a dir, partint de la base que ha d'existir precontractació, el Decret Llei integra aquest concepte i l'estableix en aquest interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei. I ho fa amb una doble condició: en primer terme, de protecció dels usuaris, que han de poder tenir identificat un temps mínim per poder prendre una decisió sobre el servei que han precontractat però que no se'ls ha arribat a prestar encara, com succeeix en qualsevol àmbit en el que es contracten serveis. I, en segon terme, perquè cal que l'Administració vetlli per seu compliment i disposi a l'efecte d'elements objectivables que garanteixin el control efectiu d'aquestes condicions de prestació dels serveis, en els termes que recull, un cop més, la disposició addicional del Reial Decret llei 13/2018, en el seu apartat b).

Així mateix, es determina, en la disposició addicional primera, que els ens locals, en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica, poden augmentar l'interval de temps fixat en l'article 4 d'aquest Decret llei. Aquesta modificació s'haurà de justificar en la tramitació de la corresponent normativa en els termes de l'habilitació prevista en el Reial decret llei 13/2018.

D'altra banda, respecte a la captació de viatgers, cal partir del que determina l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990, en el sentit que els vehicles adscrits a les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor no poden, en cap cas, circular per les vies públiques a la recerca de clients ni propiciar la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei romanent estacionats a tal efecte.

El Decret llei puntualitza que, amb aquesta finalitat, quan no estiguin precontractats o 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.

I, per acabar, el Decret llei afageix, en compliment del marc general que preveu el Reial decret 1211/1990, per tal d'actualitzar les seves prescripcions i garantir-ne l'efectivitat quan s'estan utilitzant les noves tecnologies en la prestació d'aquest servei, i sempre en el sentit d'impedir la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei, que la geolocalització que permet als clients ubicar amb caràcter previ a la contractació els vehicles disponibles adscrits a una autorització d'arrendament de vehicles amb conductor es considera, a l'efecte de les condicions d'explotació del servei, com a captació de viatgers, i per tant prohibida d'acord amb el que preveu aquest article.

Això no obstant, i per garantir els drets de la persona usuària que ja ha contractat el servei, el Decret llei preveu que, un cop contractat aquest, l'usuari ha de poder accedir a la informació que identifiqui el vehicle que li ha de prestar aquest servei.

V

L'article 5 del Decret Llei conté una sèrie de determinacions relatives al control i al règim sancionador, necessàries per fer efectives les prescripcions establertes a l'article 4.

En primer lloc, es preveu que, a l'efecte del control del compliment de les condicions establertes en aquest Decret Llei, els ens locals poden crear un registre de vehicles que presten servei en el seu àmbit territorial.

Aquesta habilitació als ens locals té la seva fonamentació en la necessitat de poder comptar en tot moment amb dades objectives del nombre de vehicles que presten serveis d'arrendament amb conductor en el seu àmbit territorial i així poder projectar adequadament les seves competències en matèria de transport de viatgers, però també de gestió de la mobilitat interior de viatgers.

I, també vinculada amb el control efectiu de les condicions de prestació del servei a què es refereix la disposició addicional primera del Reial decret Llei 13/2018, es determina que el personal amb funcions d'inspecció nomenat pels ens locals té, en els actes de servei i en els actes motivats per aquests, la consideració d'agents de l'autoritat en l'exercici de les seves funcions.

Aquesta atribució de la condició d'autoritat pública es formula en termes ajustats al que és la doctrina més recent en la matèria fixada pel Tribunal Constitucional, i especialment a la que es conté a la Sentència 90/2018.

Referent a això, s'estableix que aquest personal que exerceix funcions inspectores ha de donar compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents.

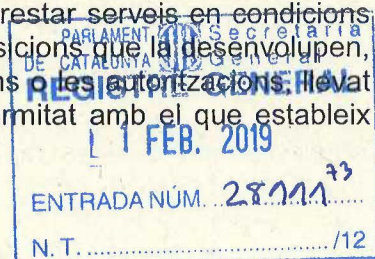
Finalment, en temes de règim sancionador, es tipifica com a infracció l'incompliment de les condicions d'explotació del servei establertes en l'article 4 del Decret Llei, que s'incardina, com a infracció greu, en el marc del que preveu l'article 54 a) de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

Aquest precepte qualifica com a infracció greu el fet de prestar serveis en condicions diferents de les que assenyalen la Llei 12/1987 i les disposicions que la desenvolupen, o de les que fixa l'Administració en atorgar les concessions ^{de les autoritzacions} llevant que sigui qualificada com a infracció molt greu de conformitat amb el que estableix l'article 53.

VI

En aquest marc de regulació d'alguns aspectes de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor el Decret Llei, en la seva disposició addicional, conté un mandat al Govern en el sentit que ha de regular l'activitat de mediació en la contractació i en la comercialització de serveis d'arrendament de vehicles amb conductor urbà i interurbà a Catalunya.

Aquest mandat té com a objectiu, en un moment en el qual és notòria la creixent contractació de serveis de transport de viatgers en la modalitat de lloguer amb conductor, mitjançant empreses de mediació i, molt especialment, la presència progressiva de formes de mediació telemàtica, fixar unes certes regles del joc, amb l'objectiu de protegir els interessos de les persones usuàries, sempre en termes de necessitat, proporcionalitat i no-discriminació.



VII

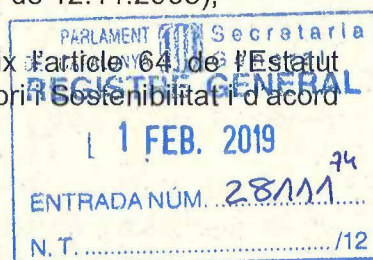
Mentre no s'aborda una regulació integral de les diferents modalitats de transport discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places, tant de taxi com de lloguer de vehicles amb conductor, i per tal de poder resoldre adequadament la problemàtica plantejada, especialment a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, es considera convenient adoptar mitjançant aquest Decret llei les mesures legislatives descrites.

Per tant, atès que el Decret llei és un recurs extraordinari i que se n'ha de fer un ús limitat a les situacions que realment mereixen la consideració d'urgents i convenients, i que la present disposició abasta aquells aspectes estrictament necessaris per poder ordenar de manera adequada l'activitat de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places en la modalitat de lloguer de vehicles amb conductor;

Vist que l'aprovació d'aquest Decret llei no exclou en cap cas la necessitat de fer una regulació completa de l'activitat de transport de viatgers que es presta mitjançant vehicles de lloguer amb conductor, que desenvolupi tots els aspectes normatius que han de definir aquesta activitat;

En virtut del que preveu l'article 38 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern (DOGC núm. 5256, de 12.11.2008);

Per tot això exposat, en ús de l'autorització que concedeix l'article 64 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, a proposta del conseller de Territori i Sostenibilitat i d'acord amb el Govern,



Decreto:

Article 1

Objecte i àmbit d'aplicació

1.1 Aquest Decret llei té 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.

1.2 Aquest Decret llei s'aplica als serveis de transport de viatgers mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor, de caràcter urbà i interurbà íntegrament desenvolupats a Catalunya.

Article 2

Modificació de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor

2.1. Els apartats 3 i 4 de l'article 38 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, resten modificats en els termes següents:

“3. Corresponen als ajuntaments o als ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i gestió de les diferents modalitats de serveis urbans de transport amb

vehicles amb capacitat màxima de fins a nou places, inclosa la del conductor, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit municipal o metropolità.

4. Per als serveis interurbans, excepció feta de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor, la llicència municipal o metropolitana serà condició indispensable per poder admetre passatgers des del municipi de què es tracti, sense perjudici de l'autorització necessària de la Generalitat."

Com a conseqüència de la modificació anterior, es modifica la numeració del vigent apartat 4 del mateix article 38 que passa a ser l'apartat 5, mantenint el mateix text.

2.2. S'addiciona un nou apartat i) a l'article 53 en els termes següents:

i) La realització de serveis de transport regulats en aquesta Llei sense dur a terme la inscripció prèvia en els Registres corresponents, d'acord amb el que determini la normativa d'aplicació.

Article 3

Modificació de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

L'article 14, apartat B) lletra e) de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, resta modificat en els termes següents:

"c) L'ordenació i la 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".



Article 4

Condicions d'explotació del servei

4.1. De conformitat amb allò establert 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, les entitats locals o els ens metropolitans legalment constituïts poden establir o modificar, en els termes previstos a la dita disposició addicional, les condicions d'explotació del servei en relació amb aquells que transcorrin íntegrament dins del seu àmbit territorial.

4.2. Pel que fa les condicions de precontractació, el Govern o els ens locals, en els seus àmbits competencials respectius, poden determinar reglamentàriament les que resultin adients en cada cas, per millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o per garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

Als efectes de garantir el compliment de les condicions de prestació del servei de l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990 i, en particular, de la precontractació del servei, ha de transcórrer un interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei.

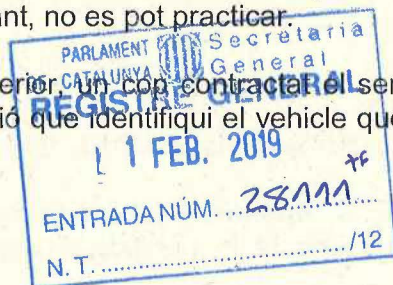
En el cas que les empreses prestadores del servei reconeguin al consumidor o persona usuària un interval de temps per exercir un dret de cancel·lació o desistiment, aquest resta inclòs en el interval mínim assenyalat.

4.3. D'acord amb el que estableix l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990, els vehicles adscrits a les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor no poden, en cap cas, circular per les vies públiques a la recerca de clients ni propiciar la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei romanent estacionats a tal efecte.

Amb aquesta finalitat, quan no estiguin contractats prèviament o 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.

4.4. La geolocalització que permet als clients ubicar amb caràcter previ a la contractació els vehicles disponibles adscrits a una autorització d'arrendament de vehicles amb conductor es considera, a l'efecte de les condicions d'explotació del servei, que propicia la captació de viatgers, i, per tant, no es pot practicar.

Sens perjudici del que es disposa al paràgraf anterior, un cop contractat el servei la persona usuària ha de poder accedir a la informació que identifiqui el vehicle que li ha de prestar aquest servei.



Article 5

Control i règim sancionador

5.1 Amb la finalitat de controlar el compliment de les condicions establertes en aquest Decret llei, els ens locals poden crear els seus propis registres de vehicles i serveis, accedir al registre de serveis de la Generalitat i d'altres administracions que les facultin al respecte.

5.2 El personal amb funcions d'inspecció nomenat pels ens locals a l'efecte del control de les condicions d'explotació establertes en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor tenen, en els actes de servei i en els actes motivats per aquests, la consideració d'agents de l'autoritat en l'exercici de llurs funcions.

Aquest personal ha d'exercir les funcions inspectores corresponents i ha de donar compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents.

5.3 L'incompliment de les condicions d'explotació del servei establertes en l'article 4 d'aquest Decret llei es considera una infracció greu, de conformitat amb el que s'estableix a l'article 54 a) de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

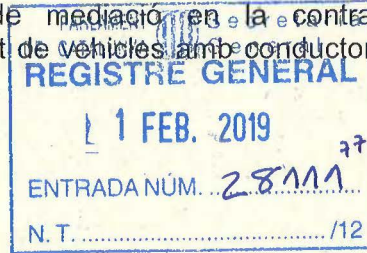
Disposició addicional primera

Precontractació del servei en l'àmbit local

Els ens locals, en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica, poden augmentar l'interval de temps fixat en l'article 4 d'aquest Decret llei de forma justificada en els termes de l'habilitació prevista en el Reial decret llei 13/2018.

Disposició addicional segona
Activitat de mediació

El Govern ha de regular l'activitat de mediació en la contractació i en la comercialització de serveis d'arrendament de vehicles amb conductor urbà i interurbà a Catalunya.



Disposicions finals

Primera
Desplegament

S'autoritza la persona titular del departament competent en matèria de transports perquè dicti els actes i les disposicions reglamentàries que es considerin necessàries per al desplegament d'aquest Decret Llei.

Segona
Entrada en vigor

Aquest Decret Llei entra en vigor l'endemà de la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, a excepció del previst a l'apartat 4 de l'article 4, que entrarà en vigor al mes de la seva publicació.

Per tant, ordeno que tots els ciutadans i ciutadanes als quals sigui aplicable aquest Decret Llei cooperin al seu compliment i que els tribunals i les autoritats als quals correspongui el facin complir.

Barcelona, 29 de gener de 2019

Joaquim Torra i Pla
President de la Generalitat de Catalunya

Damià Calvet i Valera
Conseller de Territori i Sostenibilitat

DISPOSICIONS**DEPARTAMENT DE LA PRESIDÈNCIA**

DECRET LLEI 4/2019, de 29 de gener, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor.

El president de la Generalitat de Catalunya

Sia notori a tots els ciutadans i ciutadanes que el Govern ha aprovat, d'acord amb el que estableix l'article 67.6.a) de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, promulgo el següent:

Decret Llei

**I**

La Generalitat de Catalunya, mitjançant 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, ha establert un conjunt de mesures urgents d'ordenació dels serveis de transport de viatgers, específicament els que es realitzen en la modalitat de lloguer de vehicles amb conductor, a l'empara de les autoritzacions denominades VTC, que tenen com a finalitat comuna aportar seguretat jurídica al correcte desenvolupament d'aquesta activitat.

Posteriorment, ha estat promulgat el 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.

Aquesta norma amb rang legal té com antecedent immediat el Reial decret Llei 3/2018, de 20 d'abril, que va modificar la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor.

Aquesta reforma tenia per objecte garantir l'equilibri adequat entre l'oferta de serveis en aquesta modalitat de transport i la que representen els taxis, emparats en les llicències municipals corresponents i, si s'escau, autoritzacions de transport de viatgers en vehicles de turisme.

L'exposició de motius del Reial decret Llei 13/2018, assenyalava que durant els mesos transcorreguts des de l'entrada en vigor del Reial decret Llei 3/2018, de 20 d'abril, s'ha posat de manifest que les mesures que preveia no eren suficients per atendre els problemes de mobilitat, congestió de trànsit i mediambientals que l'increment elevat de l'oferta de transport urbà en vehicles de turisme està ocasionant en els principals nuclis urbans.

I afegeix que el creixement ràpid d'aquesta modalitat de transport pot donar lloc a un desequilibri entre oferta i demanda de transport en vehicles de turisme que provoqui un deteriorament general dels serveis, en perjudici dels viatgers. La problemàtica descrita se circumscriu exclusivament a nuclis urbans i no excedeix el territori de la comunitat autònoma corresponent. Per això, a criteri del legislador estatal, la resposta a aquests problemes és inajornable i exigeix que el transport exclusivament urbà efectuat en la modalitat d'arrendament de vehicles amb conductor, així com les condicions de prestació d'aquest tipus de serveis en l'àmbit estrictament autonòmic, els pugui abordar eficaçment l'Administració que està en millors condicions per valorar les circumstàncies particulars de cada àmbit.

Concretament, aquestes determinacions es plasmen en la modificació de l'article 91 de la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, de manera que l'autorització d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional passa a habilitar, exclusivament, per dur a terme serveis de caràcter interurbà.

En coherència amb això, es permet que siguin els òrgans que tinguin competències en matèria de transport

CVE-DOGC-A-19029096-2019

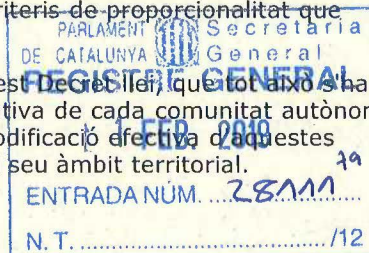
urbà els que, en l'exercici d'aquestes, determinin les condicions en què es poden autoritzar i prestar els serveis de transport de viatgers íntegrament desenvolupats en el seu àmbit territorial, inclosos els que es porten a terme en la modalitat d'arrendament de vehicles amb conductor.

És la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018 la que, sota l'epígraf d'habilitació a les comunitats autònomes determina que, d'aquestes, les que, per delegació de l'Estat, com és el cas de Catalunya, siguin competents per atorgar autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor d'àmbit nacional, queden habilitades per modificar les condicions d'explotació que preveu l'article 182.1 del Reglament de la Llei d'ordenació de transports terrestres, en els termes següents:

a) La modificació només pot afectar els serveis l'itinerari dels quals es porti a terme íntegrament en el seu àmbit territorial respectiu i es pot referir a: condicions de precontractació, sol·licitud de serveis, captació de clients, recorreguts mínims i màxims, serveis o horaris obligatoris i especificacions tècniques del vehicle.

b) La modificació ha d'estar orientada a millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o a garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

Es important destacar, a l'efecte de la regulació establerta mitjançant aquest Decret llei, que tot això s'ha d'entendre sense perjudici de les competències que, d'acord amb la normativa de cada comunitat autònoma, puguin correspondre a les entitats locals a l'efecte de l'establiment o la modificació efectiva d'aquestes condicions en relació amb els serveis que transcorren íntegrament dins del seu àmbit territorial.



II

Un cop més, per tant, com ja succeïa en el context temporal de la promulgació del 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, les modificacions legislatives impulsades en aquesta matèria des de l'Administració General de l'Estat porten a una situació que requereix de l'adopció urgent de mesures per part del Govern, amb la finalitat d'incidir en l'ordenació d'aquests serveis de transport de viatgers, en la modalitat de lloguer de vehicles amb conductor, per seguir garantint els drets de les persones usuàries, el correcte desenvolupament de la mobilitat atesa actualment amb aquests tipus de vehicles, i, en general, la seguretat jurídica present i futura de l'entorn en el qual es presten els serveis.

La present, perquè el Reial decret llei 13/2018, en la seva disposició transitòria única, estableix una regulació de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor existents a l'entrada en vigor del Reial decret llei, o les sol·licituds de les quals estiguin pendents de resoldre's, en clara referència a les que es troben pendents de resolució judicial, fet que comporta que durant els quatre anys següents a l'entrada en vigor de la norma, aquestes autoritzacions se subjecten a un règim específic que implica, d'una banda, que els seus titulars poden continuar prestant a la seva empara serveis d'àmbit urbà, i, de l'altra, que segueixen habilitant per efectuar serveis sense limitació per raó del seu origen, sempre que els vehicles que portin a terme aquesta activitat s'utilitzin habitualment per prestar serveis destinats a atendre necessitats relacionades amb el territori de la comunitat autònoma en què estigui domiciliada l'autorització.

És important remarcar quant a això, que l'esmentada disposició transitòria única prescriu que els serveis de transport prestats en l'àmbit urbà pels titulars de les autoritzacions esmentades queden subjectes a totes les determinacions i limitacions que estableixi l'òrgan competent en matèria de transport urbà en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica; especialment en matèria d'estacionament, horaris i calendaris de servei o restriccions a la circulació per raons de contaminació atmosfèrica.

I la futura, perquè un cop transcorregut aquest termini de transitorietat establert pel Reial decret llei 13/2018, l'Administració competent en matèria de transport urbà haurà d'arbitrar les mesures pertinents en relació amb el lloguer de vehicles amb conductor que es desenvolupi en el seu àmbit territorial per la prestació de serveis de naturalesa urbana.

En síntesi, es tracta d'abordar, mitjançant aquest Decret llei, i sempre de manera ajustada a l'habilitació a les comunitats autònomes prevista en la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018, la regulació de determinats aspectes de l'explotació dels serveis, tant urbans com interurbans, prestats íntegrament a Catalunya, en la modalitat de transport de viatgers mitjançant vehicles de lloguer amb conductor.

III

L'article 169 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya estableix que correspon a la Generalitat la competència

1 FEB. 2019

ENTRADA NÚM. 28011

CVE-DOGC-A-19029096-2019

N.T. /12

exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers que transcorrin íntegrament dins del territori de Catalunya, i l'article 84 del mateix corpus legal atribueix als governs locals la competència en matèria de serveis de mobilitat i la gestió del transport de viatgers municipal.

La urgència de la regulació continguda en aquest Decret Llei es fonamenta, com ja va succeir amb la promulgació del Decret Llei 5/2017, en la necessitat que Catalunya disposi d'un nou instrument normatiu que permeti, en aquesta ocasió, projectar de manera adequada i immediata les competències de la Generalitat i de les administracions locals en matèria de transport de viatgers sobre l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor.

La necessitat d'una intervenció legislativa immediata justifica que el Govern faci ús de la facultat legislativa excepcional del decret Llei reconeguda a l'article 64 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, ja que es dona el supòsit de fet que l'habilita, és a dir, la necessitat extraordinària i urgent.

Aquesta necessitat extraordinària i urgent respon a la identificació concreta de la situació fàctica conjuntural exposada derivada de l'acció legislativa impulsada per l'Administració General de l'Estat, concretada en les determinacions del Reial decret Llei 13/2018, la qual cosa requereix, davant el buit normatiu existent derivat de la manca de regulació integral de la Generalitat del lloguer de vehicles amb conductor, d'una intervenció normativa per part del poder executiu per fer front als objectius de governabilitat.

Els objectius de governabilitat que convergeixen en aquest tema requereixen d'aquest tractament normatiu: es tracta d'articular, en el context competencial propi i el de l'habilitació normativa operada pel Reial decret Llei 13/2018, les modificacions legislatives necessàries per reaccionar davant el nou escenari de regulació del lloguer de vehicles amb conductor.

En aquest aspecte, totes i cadascuna de les accions legislatives previstes en aquest Decret Llei tenen una relació directa i congruent amb la situació descrita i els termes en què es vol afrontar des del Govern.

Per tant, l'article 1 del Decret Llei determina que el seu objecte és 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.

I, pel que fa el seu àmbit d'aplicació, aquest article 1 determina que el Decret Llei s'aplica als serveis de transport de viatgers mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor, de caràcter urbà i interurbà íntegrament desenvolupats a Catalunya.

Aquesta regulació es projecta, per tant, sobre les autoritzacions de lloguer de vehicles amb conductor que, a partir de l'entrada en vigor del Reial decret Llei 13/2018, poden continuar prestant serveis interurbans íntegrament compresos a Catalunya, i serveis urbans durant el període transitori i en els termes que estableix la pròpia norma.

En primer lloc, i per adaptar la legislació vigent a Catalunya en matèria de transport de viatgers mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor, cal abordar la modificació tant de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, com de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, en ambdós casos per definir clarament els àmbits competencials de la Generalitat i de les administracions locals, recollint igualment la singularitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i les competències que té legalment atribuïdes.

L'exposició de motius del Reial decret Llei 13/2018 justifica la seva urgència, entre d'altres, per la concentració que s'està produint dels serveis d'arrendament de vehicles amb conductor en àmbits estrictament urbans i metropolitans, que no van poder preveure inicialment les administracions competents i que comença a afectar de manera immediata i significativa l'ordenació del transport en aquests àmbits. Al mateix temps, imposa el reconeixement i respecte a les competències de què gaudeixen les diferents administracions públiques que actuen sobre un mateix àmbit territorial.

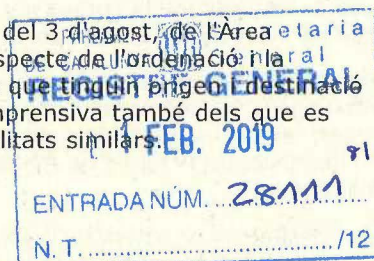
Per tant, escau modificar la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, per tal d'adaptar-la al règim actual de regulació de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor i, molt especialment, per declarar de manera expressa que correspon als ajuntaments o als ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i gestió de les diferents modalitats de serveis urbans de transport amb vehicles amb capacitat màxima de fins a nou places, inclosa la del conductor, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit municipal o metropolità.

Així mateix, es preveu una modificació en matèria de règim sancionador per tipificar com a infracció de caràcter molt greu la realització de serveis de transport sense dur a terme la inscripció prèvia en el Registre corresponent, d'acord amb el que determini la normativa d'aplicació, com és el cas de la prevista en aquest

CVE-DOGC-A-19029096-2019

Decret Llei.

I, d'altra banda, també s'ha de dur a terme la modificació de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que expliciti la competència d'aquest ens local respecte de l'ordenació i la intervenció administratives dels serveis de transport urbà de viatgers, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit metropolità, no només prestats en taxi, com actualment, sinó comprensiva també dels que es realitzen mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor o d'altres modalitats similars.



IV

L'article 4 del Decret Llei, de forma ajustada a l'habilitació a les comunitats autònomes prevista en la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018, estableix que les entitats locals o els ens metropolitans legalment constituïts poden establir o modificar, en els termes previstos a la dita disposició addicional, les condicions d'exploatació del servei en relació amb aquells que transcorrin íntegrament dins del seu àmbit territorial.

I, també en compliment del que preveu el Reial decret llei 13/2018, s'especifica, en relació amb les condicions de precontractació, que el Govern o els ens locals, en els seus àmbits competencials respectius, poden determinar reglamentàriament les que resultin adients en cada cas, per millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o per garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

Tot i que el Reial decret llei 13/2018 habilita a modificar les condicions de prestació del servei de l'article 182 del Reglament de la Llei d'Ordenació dels Transports Terrestres (ROTT), ho limita a les condicions de precontractació, sol·licitud de serveis, captació de clients, recorreguts mínims i màxims, serveis o horaris obligatoris i especificacions tècniques del vehicle.

En la mesura que l'apartat 1 de l'article 182 esmentat imposa que, quan els vehicles estan ocupats per persones alienes a l'empresa titular de l'autorització, només poden circular si es justifica que estan prestant un servei prèviament contractat, que el contracte d'arrendament ha d'estar prèviament complimentat a l'inici de la prestació del servei contractat i que no poden en cap cas circular per les vies públiques en busca de clients ni propiciar la captació de clients romanent estacionats, cal establir circumstàncies objectives per fer efectiu el compliment de dites obligacions i, alhora, protegir els drets de les persones usuàries del servei. Per aquesta raó, el decret llei considera que ha de transcorrer un termini mínim de 15 minuts entre la contractació i la prestació efectiva del servei.

Sobre això cal assenyalar que el Decret Llei, en establir aquest interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei, ho fa de forma general per a tot Catalunya, en termes d'estricta proporcionalitat d'acord amb el mandat tant de la pròpia norma habilitant, el Reial decret llei 13/2018, en la seva disposició addicional primera i transitòria única, com de la legislació vigent en matèria d'unitat de mercat.

Aquesta mesura és necessària i proporcional, en tant que respon a les característiques pròpies de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor, tal com ha estat definida i perfilada en la Llei 16/1987, de 30 de juliol, d'ordenació dels transports terrestres, i les disposicions reglamentàries que la desenvolupen. Aquest marc jurídic estatal conagra la precontractació com un element essencial d'aquesta activitat, a l'empara de les conegudes com autoritzacions VTC.

És a dir, partint de la base que ha d'existir precontractació, el Decret Llei integra aquest concepte i l'estableix en aquest interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei. I ho fa amb una doble condició: en primer terme, de protecció dels usuaris, que han de poder tenir identificat un temps mínim per poder prendre una decisió sobre el servei que han precontractat però que no se'ls ha arribat a prestar encara, com succeeix en qualsevol àmbit en el que es contracten serveis. I, en segon terme, perquè cal que l'Administració vetlli pel seu compliment i disposi a l'efecte d'elements objectivables que garanteixin el control efectiu d'aquestes condicions de prestació dels serveis, en els termes que recull, un cop més, la disposició addicional del Reial Decret llei 13/2018, en el seu apartat b).

Així mateix, es determina, en la disposició addicional primera, que els ens locals, en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica, poden augmentar l'interval de temps fixat en l'article 4 d'aquest Decret llei. Aquesta modificació s'haurà de justificar en la tramitació de la corresponent normativa en els termes de l'habilitació prevista en el Reial decret llei 13/2018.

D'altra banda, respecte a la captació de viatgers, cal partir del que determina l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990, en el sentit que els vehicles adscrits a les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor no poden, en cap cas, circular per les vies públiques a la recerca de clients ni propiciar la captació de viatgers

CVE-DOGC-A-19029096-2019

que no haguessin contractat prèviament el servei romanent estacionats a tal efecte.

El Decret llei puntualitza que, amb aquesta finalitat, quan no estiguin precontractats o 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.

I, per acabar, el Decret llei afegeix, en compliment del marc general que preveu el Reial decret 1211/1990, per tal d'actualitzar les seves prescripcions i garantir-ne l'efectivitat quan s'estan utilitzant les noves tecnologies en la prestació d'aquest servei, i sempre en el sentit d'impedir la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei, que la geolocalització que permet als clients ubicar amb caràcter previ a la contractació els vehicles disponibles adscrits a una autorització d'arrendament de vehicles amb conductor es considera, a l'efecte de les condicions d'explotació del servei, com a captació de viatgers, i per tant prohibida d'acord amb el que preveu aquest article.

Això no obstant, i per garantir els drets de la persona usuària que ja ha contractat el servei, el Decret llei preveu que, un cop contractat aquest, l'usuari ha de poder accedir a la informació que identifiqui el vehicle que li ha de prestar aquest servei.



V

L'article 5 del Decret llei conté una sèrie de determinacions relatives al control i al règim sancionador, necessàries per fer efectives les prescripcions establertes a l'article 4.

En primer lloc, es preveu que, a l'efecte del control del compliment de les condicions establertes en aquest Decret llei, els ens locals poden crear un registre de vehicles que presten servei en el seu àmbit territorial.

Aquesta habilitació als ens locals té la seva fonamentació en la necessitat de poder comptar en tot moment amb dades objectives del nombre de vehicles que presten serveis d'arrendament amb conductor en el seu àmbit territorial i així poder projectar adequadament les seves competències en matèria de transport de viatgers, però també de gestió de la mobilitat interior de viatgers.

I, també vinculada amb el control efectiu de les condicions de prestació del servei a què es refereix la disposició addicional primera del Reial decret llei 13/2018, es determina que el personal amb funcions d'inspecció nomenat pels ens locals té, en els actes de servei i en els actes motivats per aquests, la consideració d'agents de l'autoritat en l'exercici de les seves funcions.

Aquesta atribució de la condició d'autoritat pública es formula en termes ajustats al que és la doctrina més recent en la matèria fixada pel Tribunal Constitucional, i especialment a la que es conté a la Sentència 90/2018.

Referent a això, s'estableix que aquest personal que exerceix funcions inspectores ha de donar compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents.

Finalment, en temes de règim sancionador, es tipifica com a infracció l'incompliment de les condicions d'explotació del servei establertes en l'article 4 del Decret llei, que s'incardina, com a infracció greu, en el marc del que preveu l'article 54 a) de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

Aquest precepte qualifica com a infracció greu el fet de prestar serveis en condicions diferents de les que assenyalen la Llei 12/1987 i les disposicions que la desenvolupen, o de les que fixa l'Administració en atorgar les concessions o les autoritzacions, llevat que sigui qualificada com a infracció molt greu de conformitat amb el que estableix l'article 53.

VI

En aquest marc de regulació d'alguns aspectes de l'activitat de lloguer de vehicles amb conductor el Decret llei, en la seva disposició addicional, conté un mandat al Govern en el sentit que ha de regular l'activitat de mediació en la contractació i en la comercialització de serveis d'arrendament de vehicles amb conductor urbà i interurbà a Catalunya.

Aquest mandat té com a objectiu, en un moment en el qual és notòria la creixent contractació de serveis de transport de viatgers en la modalitat de lloguer amb conductor, mitjançant empreses de mediació i, molt especialment, la presència progressiva de formes de mediació telemàtica, fixar unes certes regles del joc, amb l'objectiu de protegir els interessos de les persones usuàries, sempre en termes de necessitat, proporcionalitat i no-discriminació.

CVE-DOGC-A-19029096-2019

VII

Mentre no s'aborda una regulació integral de les diferents modalitats de transport discrecional de viatgers en vehicles de fins a nou places, tant de taxi com de lloguer de vehicles amb conductor, i per tal de poder resoldre adequadament la problemàtica plantejada, especialment a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, es considera convenient adoptar mitjançant aquest Decret llei les mesures legislatives descrites.

Per tant, atès que el Decret llei és un recurs extraordinari i que se n'ha de fer un ús limitat a les situacions que realment mereixen la consideració d'urgents i convenients, i que la present disposició abasta aquells aspectes estrictament necessaris per poder ordenar de manera adequada l'activitat de transport de viatgers en vehicles de fins a nou places en la modalitat de lloguer de vehicles amb conductor;

Vist que l'aprovació d'aquest Decret llei no exclou en cap cas la necessitat de fer una regulació completa de l'activitat de transport de viatgers que es presta mitjançant vehicles de lloguer amb conductor, que desenvolupi tots els aspectes normatius que han de definir aquesta activitat;

En virtut del que preveu l'article 38 de la Llei 13/2008, de 5 de novembre, de la presidència de la Generalitat i del Govern (DOGC núm. 5256, de 12.11.2008);

Per tot això exposat, en ús de l'autorització que concedeix l'article 64 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya, a proposta del conseller de Territori i Sostenibilitat i d'acord amb el Govern,



Decreto:

Article 1

Objecte i àmbit d'aplicació

1.1 Aquest Decret llei té 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.

1.2 Aquest Decret llei s'aplica als serveis de transport de viatgers mitjançant l'arrendament de vehicles amb conductor, de caràcter urbà i interurbà íntegrament desenvolupats a Catalunya.

Article 2

Modificació de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor

2.1. Els apartats 3 i 4 de l'article 38 de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, resten modificats en els termes següents:

"3. Corresponen als ajuntaments o als ens metropolitans legalment constituïts l'ordenació i gestió de les diferents modalitats de serveis urbans de transport amb vehicles amb capacitat màxima de fins a nou places, inclosa la del conductor, sempre que tinguin origen i destinació dins l'àmbit municipal o metropolità.

4. Per als serveis interurbans, excepció feta de les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor, la llicència municipal o metropolitana serà condició indispensable per poder admetre passatgers des del municipi de què es tracti, sense perjudici de l'autorització necessària de la Generalitat."

Com a conseqüència de la modificació anterior, es modifica la numeració del vigent apartat 4 del mateix article 38 que passa a ser l'apartat 5, mantenint el mateix text.

2.2. S'addiciona un nou apartat i) a l'article 53 en els termes següents:

i) La realització de serveis de transport regulats en aquesta Llei sense dur a terme la inscripció prèvia en els Registres corresponents, d'acord amb el que determini la normativa d'aplicació.

CVE-DOGC-A-19029096-2019

Article 3

Modificació de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

L'article 14, apartat B) lletra e) de la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, resta modificat en els termes següents:

"c) L'ordenació i la 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".



Article 4

Condicions d'explotació del servei

4.1. De conformitat amb allò establert 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, les entitats locals o els ens metropolitans legalment constituïts poden establir o modificar, en els termes previstos a la dita disposició addicional, les condicions d'explotació del servei en relació amb aquells que transcorrin íntegrament dins del seu àmbit territorial.

4.2. Pel que fa les condicions de precontractació, el Govern o els ens locals, en els seus àmbits competencials respectius, poden determinar reglamentàriament les que resultin adients en cada cas, per millorar la gestió de la mobilitat interior de viatgers o per garantir el control efectiu de les condicions de prestació dels serveis, respectant els criteris de proporcionalitat que estableix la normativa vigent.

Als efectes de garantir el compliment de les condicions de prestació del servei de l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990 i, en particular, de la precontractació del servei, ha de transcorrer un interval de temps mínim de 15 minuts, entre la contractació i la prestació efectiva del servei.

En el cas que les empreses prestadores del servei reconeguin al consumidor o persona usuària un interval de temps per exercir un dret de cancel·lació o desistiment, aquest resta inclòs en el interval mínim assenyalat.

4.3. D'acord amb el que estableix l'article 182.1 del Reial decret 1211/1990, els vehicles adscrits a les autoritzacions d'arrendament de vehicles amb conductor no poden, en cap cas, circular per les vies públiques a la recerca de clients ni propiciar la captació de viatgers que no haguessin contractat prèviament el servei romanent estacionats a tal efecte.

Amb aquesta finalitat, quan no estiguin contractats prèviament o 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.

4.4. La geolocalització que permet als clients ubicar amb caràcter previ a la contractació els vehicles disponibles adscrits a una autorització d'arrendament de vehicles amb conductor es considera, a l'efecte de les condicions d'explotació del servei, que propicia la captació de viatgers, i, per tant, no es pot practicar.

Sens perjudici del que es disposa al paràgraf anterior, un cop contractat el servei la persona usuària ha de poder accedir a la informació que identifiqui el vehicle que li ha de prestar aquest servei.

Article 5

Control i règim sancionador

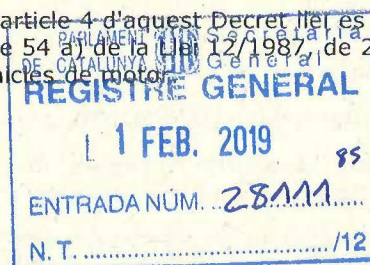
5.1 Amb la finalitat de controlar el compliment de les condicions establertes en aquest Decret llei, els ens locals poden crear els seus propis registres de vehicles i serveis, accedir al registre de serveis de la Generalitat i d'altres administracions que les facultin al respecte.

5.2 El personal amb funcions d'inspecció nomenat pels ens locals a l'efecte del control de les condicions d'explotació establertes en matèria d'arrendament de vehicles amb conductor tenen, en els actes de servei i en els actes motivats per aquests, la consideració d'agents de l'autoritat en l'exercici de llurs funcions.

Aquest personal ha d'exercir les funcions inspectores corresponents i ha de donar compte de les infraccions detectades als òrgans administratius competents.

CVE-DOGC-A-19029096-2019

5.3 L'incompliment de les condicions d'explotació del servei establertes en l'article 4 d'aquest Decret llei es considera una infracció greu, de conformitat amb el que s'estableix a l'article 54 a) de la Llei 12/1987, de 28 de maig, de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.



Disposició addicional primera

Precontractació del servei en l'àmbit local

Els ens locals, en l'exercici de les seves competències sobre utilització del domini públic viari, gestió del trànsit urbà, protecció del medi ambient i prevenció de la contaminació atmosfèrica, poden augmentar l'interval de temps fixat en l'article 4 d'aquest Decret llei de forma justificada en els termes de l'habilitació prevista en el Reial decret llei 13/2018.

Disposició addicional segona

Activitat de mediació

El Govern ha de regular l'activitat de mediació en la contractació i en la comercialització de serveis d'arrendament de vehicles amb conductor urbà i interurbà a Catalunya.

Disposicions finals

Primera

Desplegament

S'autoritza la persona titular del departament competent en matèria de transports perquè dicti els actes i les disposicions reglamentàries que es considerin necessàries per al desplegament d'aquest Decret llei.

Segona

Entrada en vigor

Aquest Decret llei entra en vigor l'endemà de la seva publicació al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya*, a excepció del previst a l'apartat 4 de l'article 4, que entrarà en vigor al mes de la seva publicació.

Per tant, ordèno que tots els ciutadans i ciutadanes als quals sigui aplicable aquest Decret llei cooperin al seu compliment i que els tribunals i les autoritats als quals correspongui el facin complir.

Barcelona, 29 de gener de 2019

Joaquim Torra i Pla

President de la Generalitat de Catalunya

Damià Calvet i Valera

CVE-DOGC-A-19029096-2019

Conseller de Territori i Sostenibilitat

(19.029.096)





Ferran Falcó Isern, Secretari General del Departament de Territori i Sostenibilitat,

CERTIFICO:

Que dono la meva conformitat a la documentació que forma part de l'expedient del Decret llei de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor.

I, perquè així consti i als efectes oportuns, signo aquest certificat

