

## 1. Disposiciones generales

### CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

*Decreto-ley 8/2022, de 27 de septiembre, por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.*

El Estatuto de Autonomía para Andalucía, en su artículo 64.1.3.<sup>a</sup>, atribuye a la Comunidad Autónoma Andaluza la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres de personas por carretera cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

Como consecuencia de esta competencia se aprobó la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, que ahora se pretende modificar con el presente decreto-ley. Esta modificación de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, tiene como finalidad establecer un marco común para la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en Andalucía, tras las nuevas exigencias introducidas por el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (en adelante, LOTT), en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.

En concreto, mediante el artículo único del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, se modifica el artículo 91 de la LOTT, determinando que la autorización de arrendamiento de vehículos con conductor de ámbito nacional habilitará exclusivamente para realizar servicios de carácter interurbano. Adicionalmente se exige que el origen de la prestación de servicios se encuentre dentro de la Comunidad Autónoma donde se halla domiciliada la correspondiente autorización.

No obstante, la disposición transitoria única del citado Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, con la finalidad de compensar a los titulares afectados por los perjuicios derivados de la nueva delimitación del ámbito territorial de las autorizaciones VTC, prevé un régimen transitorio de cuatro años, ampliable en algunos casos a dos años, para que puedan continuar prestando servicios urbanos, plazo que, para la práctica totalidad de las autorizaciones VTC, concluirá en septiembre de 2022.

Por otra parte, la disposición adicional primera del citado Real Decreto-ley, amplía las competencias normativas de las Comunidades Autónomas que por delegación del Estado tuvieran competencias para otorgar este tipo de autorizaciones de carácter nacional, como es el caso de Andalucía, para modificar las condiciones de explotación del artículo 182.1 del Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (en adelante, ROTT), por lo que respecta a los servicios cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su respectivo ámbito territorial.

Por ello, en este contexto de cambio profundo de la regulación en materia de VTC, se hace preciso y urgente solventar con la máxima celeridad el vacío legal existente para la prestación del servicio en el ámbito urbano y, por tanto, la incertidumbre y falta de seguridad jurídica generada en los titulares de autorizaciones VTC y en las personas consumidoras y usuarias en Andalucía. Lo contrario tendría un impacto económico y en términos de empleo inasumibles para la sociedad andaluza, condenando además a un sector a la práctica desaparición.

En este sentido se ha pronunciado la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en su informe de 17 de enero de 2019, en el cual señala en relación con el nuevo ámbito territorial de prestación de las autorizaciones nacionales VTC establecido en el citado Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, que producirá una drástica reducción del número de operadores en el segmento del transporte discrecional de viajeros en el ámbito urbano, lo cual, ceteris paribus, tendrá efectos negativos para la movilidad urbana y para los ciudadanos que reciben el servicio, que la menor competencia

tenderá a producir que los precios del transporte se eleven, que los tiempos de espera para los usuarios aumenten, que la disponibilidad de vehículos se reduzca, que la calidad del servicio se resienta y que se produzcan menos innovaciones en el servicio, limitación que tendrá más impacto en aquellos territorios donde hay un mayor número de autorizaciones VTC, entre los que señala Andalucía, que en la actualidad representa la segunda Comunidad con más autorizaciones VTC, un 18,5% del total nacional.

Como punto de partida, para abordar dicha regulación, es necesario tener en consideración que el régimen jurídico de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor ha sido objeto de una extensa y diversa regulación a lo largo de estos años, como la que se materializó con la denominada Ley Ómnibus, Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, que supuso una liberalización total de estos servicios durante el periodo comprendido entre los años 2009-2015 y que ha tenido como principal consecuencia el aumento exponencial de este tipo de autorizaciones en el ámbito nacional y, de manera particular, en Comunidades Autónomas como la andaluza, en la que se siguen concediendo autorizaciones por fallo judicial y se supera con creces la ratio de una VTC por cada treinta taxis.

En particular, el Tribunal Supremo, en su Sentencia 921/2018, de 4 de junio, concluye que la evolución del sector ha conducido a que ambas actividades (VTC y taxis) hayan aproximado sus rasgos (tipo de vehículo, demanda a la que responden) hasta competir en la actualidad en un mismo mercado de transporte urbano. El sector del taxi, continúa el alto tribunal, responsabilidad de las administraciones autonómicas y locales, si bien no es en sentido técnico jurídico un servicio público, siempre ha sido considerado un servicio de interés general, sometido a una intensa reglamentación (que incluye la regulación tarifaria y una contingentación del número de licencias) al objeto de garantizar su calidad y seguridad, con exigencias que hacen más onerosa su prestación. Si se mantiene tal concepción del servicio del taxi –lo que en gran medida es una opción que corresponde a las comunidades autónomas y ayuntamientos–, es preciso imponer determinadas limitaciones al servicio de VTC, pues de lo contrario este servicio acabaría por realizar la mayoría de los servicios más rentables, al ofrecerlos en condiciones menos onerosas que los taxistas. Así, concluye el Tribunal Supremo, el conjunto de requisitos y limitaciones tiene por objeto permitir una competencia equilibrada entre ambas modalidades de transporte urbano y hacer posible con ello el mantenimiento del servicio.

De acuerdo con los razonamientos expresados por el Tribunal Supremo, mediante la presente regulación se pretende dar cumplimiento a la previsión normativa a favor de las Comunidades Autónomas contenida en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, fijando un marco normativo homogéneo aplicable a las autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor en Andalucía para garantizar la realización del transporte de viajeros en vehículos con autorizaciones VTC en el ámbito urbano, en condiciones óptimas y de calidad, y sobre todo en armonía con el servicio del taxi, con el que compite directamente en el mismo mercado.

El presente decreto-ley por el que se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, se estructura en un artículo único y dos disposiciones finales.

Mediante el artículo único se modifica el Título II de la citada Ley 2/2003, que pasa a rubricarse «Del transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor» y, además, lo estructura en dos capítulos como consecuencia de introducir ex novo un capítulo específico con la regulación del transporte de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor.

El Capítulo I contiene las disposiciones relativas a la actividad del taxi y el Capítulo II se refiere al servicio de arrendamiento de vehículo con conductor.

Este Capítulo II recoge, en primer lugar, el título habitante para la prestación del servicio VTC. En coherencia con la regulación que ha precedido al Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, y para asegurar la protección de los derechos de los consumidores y

usuarios, se permite a los vehículos adscritos a autorizaciones VTC legalmente otorgadas en Andalucía seguir desarrollando su actividad en el ámbito urbano al vencimiento del período establecido en la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

En segundo lugar, las modificaciones que se introducen afectan a las condiciones de explotación para la prestación de los servicios de VTC, tanto urbanos como interurbanos, que se desarrollen íntegramente en Andalucía con el objeto de garantizar una competencia equilibrada entre la actividad de alquiler con conductor y la actividad del taxi y hacer posible con ello el mantenimiento del servicio del taxi como un servicio de interés general sometido a determinadas exigencias de calidad y seguridad.

Así, en el artículo 18 ter, se recoge la definición de captación de viajeros y zonas de especial protección, con el objetivo de facilitar el efectivo control administrativo de la limitación de los servicios VTC al segmento de la precontratación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 182.1 del ROTT, donde se establece que las VTC no pueden circular por la vía pública en busca de clientes, ni propiciar la captación de viajeros que no hubiesen contratado previamente el servicio permaneciendo estacionados a tal efecto. Esta es una medida necesaria y proporcional, en tanto que persigue atender a la protección de los derechos de los usuarios, además de permitir el ejercicio de las facultades administrativas de inspección con mayor seguridad jurídica.

A continuación, en el artículo 18 quater, para garantizar el efectivo control de la contratación previa de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor, así como el inicio del servicio en el ámbito de la Comunidad Autónoma Andaluza conforme a lo dispuesto en el artículo 91 de la LOTT, se exige a los titulares de autorizaciones VTC la obligación de acreditar los datos de cada servicio que vayan a iniciar, mediante su comunicación al Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor a que se refiere el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

La proporcionalidad y adecuación de esta medida reside en la necesidad de facilitar el control de la actividad que tienen permitida las VTC, reducida al ámbito de la precontratación, sin que puedan deambular y estacionar en el espacio público a la espera de la contratación de sus servicios, a diferencia de los taxis, así como evitar que autorizaciones VTC de otras comunidades presten sus servicios en Andalucía.

En los artículos 18 quinquies a 18 octies, se regulan los requisitos de los conductores, su capacitación y las características técnicas de los vehículos, con la finalidad de ofrecer a los usuarios unos determinados niveles de calidad y seguridad en los servicios de alquiler con conductor.

Respecto a la capacitación de los conductores, contenida en el artículo 18 quinquies, resaltar que esta medida se adopta por razones de interés general, derivada de la necesidad de permitir únicamente el desarrollo de la actividad a quien previamente tenga justificada su aptitud e idoneidad para la prestación del servicio, en aras de alcanzar la profesionalización del sector y una mejor protección de los derechos de los usuarios.

Asimismo, en el artículo 18 sexies, para dar solución a los problemas de movilidad, congestión de tráfico y medioambientales se habilita a los Ayuntamientos para la fijación de un régimen de descanso anual que permita garantizar una prestación continuada y equilibrada de los servicios urbanos de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor dentro de su ámbito territorial. Esta medida resulta esencial, especialmente en aquellos municipios andaluces donde se concentra un número muy elevado de autorizaciones VTC, para que puedan asegurar una correcta ordenación de la movilidad y un transporte público de calidad a los usuarios.

En cuanto a las características técnicas de los vehículos VTC, se establece unos mínimos parámetros de calidad y se potencia la renovación de la flota con vehículos cero, eco y vehículos accesibles, al objeto de mejorar la seguridad de los usuarios y

garantizar servicios de transporte seguros, fiables y accesible a todos los pasajeros sin discriminación.

Por lo que se refiere al régimen sancionador, el artículo 18 octies se remite al régimen estatal.

Por otra parte, en relación con el transporte de pasajeros en vehículos autotaxis, se considera también esencial y urgente, con el objetivo de combatir el intrusismo y la competencia desleal que amenaza seriamente el sector del taxi en Andalucía, endurecer la sanción prevista para este tipo de conducta en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, por resultar potencialmente gravosa para los viajeros que utilizan los servicios de una persona que carece de título habilitante, poniendo en riesgo su seguridad, así como la calidad y profesionalidad del servicio público. En consecuencia, se modifica el artículo 44.1 para sancionar a quien realice transporte ilegal con multa de 4.001 a 6.000 euros.

Además, se modifica el artículo 48, relativo a la competencia para la imposición de sanciones respecto a los servicios de transporte de viajeros en vehículos turismo, previsto en el Título II de la ley, atendiendo al carácter urbano o interurbano del servicio en el que se comete la infracción, en consonancia con la distribución de competencias prevista en el artículo 4 de la ley 2/2003, de 12 de mayo, en cuyo apartado 1 se atribuye a los Ayuntamientos las funciones de inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales, y en el apartado 3 a la Comunidad Autónoma para los trayectos interurbanos, en virtud de lo previsto en la Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio, de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable.

Conforme a la normativa de defensa de los consumidores y usuarios, se modifica la disposición adicional séptima relativa a los derechos y obligaciones de los usuarios y se remite a un desarrollo reglamentario posterior la regulación de las obligaciones y responsabilidades que asumen las plataformas intermediarias en materia de transporte de viajeros.

Por último, se añade una disposición transitoria sexta donde se establece un plazo máximo de dos años para obtener el certificado de capacitación profesional por los conductores de vehículos VTC a contar desde la entrada en vigor de la disposición reglamentaria que lo desarrolle.

La regulación del decreto-ley en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía se contempla en el artículo 110 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, que establece que, en caso de extraordinaria y urgente necesidad, el Consejo de Gobierno podrá dictar medidas legislativas provisionales en forma de decretos-leyes, que no podrán afectar a los derechos establecidos en este Estatuto, al régimen electoral, ni a las instituciones de la Junta de Andalucía. No podrán aprobarse por decreto-ley los presupuestos de Andalucía.

En las medidas que se adoptan en el presente decreto-ley concurren las circunstancias de extraordinaria y urgente necesidad previstas en el artículo 110.1 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, considerando, además, que los objetivos que con su aprobación se pretende alcanzar no pueden conseguirse a través de la tramitación de una ley u otra disposición normativa por el procedimiento de urgencia, y sin que este decreto-ley constituya un supuesto de uso abusivo o arbitrario.

En el presente caso, la urgente y extraordinaria necesidad se justifica por la inminente finalización del régimen transitorio para que las autorizaciones VTC puedan seguir prestando servicios urbanos, y entre en vigor el nuevo ámbito territorial, que habilitará exclusivamente para realizar transporte interurbano de viajeros. A estos efectos, resulta imprescindible e inaplazable que la Comunidad Autónoma Andaluza diseñe un marco normativo común para el sector del transporte público de viajeros en vehículos de arrendamiento con conductor donde se establezca las condiciones para la prestación de los servicios en el ámbito urbano, y evitar con la máxima celeridad el impacto económico

y social que la extinción de los servicios urbanos de VTC pueda provocar en Andalucía de no regularse antes de que finalice el periodo transitorio.

En síntesis, se trata de abordar, mediante este decreto-ley, el carácter reglado de la actividad de arrendamiento de vehículo con conductor sujeta a licencia que se desarrolle íntegramente en Andalucía, de conformidad con la habilitación contenida en el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, dado el vacío normativo existente en estos momentos en nuestra comunidad para la prestación del servicio en el ámbito urbano y garantizar así la concurrencia competitiva entre dos actividades de transporte urbano sometidas a condiciones de ejercicios diferenciadas (VTC y taxis) tras el desequilibrio producido en los últimos años por la proliferación de licencias VTC en Andalucía, donde la proporción entre taxis y VTC se sitúa en 1/3.

La causa principal que ha ralentizado la regulación de las condiciones de explotación de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor obedece a la falta de predictibilidad e imposibilidad de planificación de la actividad, que ha quedado prácticamente paralizada como consecuencia de la pandemia durante más de un año, desde marzo de 2020 hasta mediados de 2021.

Otro de los motivos por los que no se ha podido afrontar esta regulación con anterioridad es la gran incertidumbre e inseguridad jurídica respecto del marco normativo aplicable al sector de la VTC, como consecuencia de la heterogeneidad normativa estatal, autonómica y local sobre la materia, las elevadas reclamaciones patrimoniales presentadas frente a las Administraciones que han modificado las condiciones de explotación de las VTC durante el periodo compensatorio, así como por los pronunciamientos dispares entre los tribunales superiores, además de los procesos judiciales que están pendientes de resolución, y que pueden alterar en gran medida el escenario normativo aplicable.

Asimismo, la aprobación de este decreto-ley de medidas urgentes contiene una medida esencial y precisa para contribuir a combatir la expansión de los denominados taxis piratas en Andalucía. En definitiva, todas y cada una de las medidas que se adoptan en este decreto-ley tienen una relación directa y congruente con la situación de excepcionalidad y urgencia descrita.

En este sentido, estas medidas que se adoptan no podrían abordarse mediante tramitación ordinaria o parlamentaria de urgencia, teniendo en cuenta las materias a las que afectan y los plazos concedidos en la normativa estatal para el mantenimiento del régimen transitorio. La inmediatez de la entrada en vigor de este decreto-ley resulta también oportuna, puesto que otra alternativa requeriría de un plazo muy superior en el tiempo.

Por último, este decreto-ley cumple con los límites fijados por las competencias autonómicas para acometer una regulación legal en esta materia. Cuando concurre, como en este caso, una situación de extraordinaria y urgente necesidad, todos los poderes públicos que tengan asignadas facultades de legislación provisional y competencias sustantivas en el ámbito material en que incide tal situación de necesidad pueden reaccionar normativamente para atender dicha situación, siempre, claro está, que lo hagan dentro de su espectro competencial.

En su virtud, y en uso de la facultad concedida por los artículos 110 y 64.1.3.<sup>a</sup> del Estatuto de Autonomía para Andalucía, y conforme a lo previsto en el precepto 27.3 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, a propuesta de la titular de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio, y Vivienda, previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día 27 de septiembre de 2022,

**D I S P O N G O**

Artículo único. Modificación de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, queda modificada como sigue:

Uno. Se modifica la rúbrica del Título II que pasa a denominarse «Del transporte de viajeros en vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor», se suprime el capítulo único y se desglosa en dos capítulos con la siguiente rúbrica:

«Capítulo I. Prestación de los servicios en vehículos taxi», que incluirá los artículos 14 a 18.

«Capítulo II. Prestación de los servicios en vehículos de arrendamiento con conductor», que incluirá los artículos 18 bis a 18 octies.

Dos. Se añade un artículo 18 bis en el Capítulo II del Título II, con la siguiente redacción:

«Artículo 18 bis. Título habilitante.

1. La actividad de transporte de arrendamiento de vehículos con conductor tendrá la consideración de transporte público y discrecional de viajeros.

2. La prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor únicamente podrá realizarse por aquellas personas, físicas o jurídicas, que sean titulares de la correspondiente autorización administrativa que les habilite para ello expedida para cada vehículo por el órgano de la Comunidad Autónoma Andaluza con competencias en materia de transporte por delegación del Estado.

3. Las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor de carácter nacional domiciliadas en Andalucía a la entrada en vigor del presente decreto-ley habilitarán para realizar transportes urbanos de viajeros dentro de la Comunidad Autónoma Andaluza tras la finalización del período establecido en la disposición transitoria única del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, siempre que el servicio haya sido previamente contratado de conformidad con los requisitos previstos tanto en la normativa legal vigente como de desarrollo que se apruebe sobre la materia que resulte de aplicación.

4. En todo caso, no procederá el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor para desarrollar servicios interurbanos y urbanos en tanto la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y el de las de transporte de viajeros en vehículos taxis sea superior a una de aquellas por cada treinta de estas, a fin de garantizar el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte.»

Tres. Se añade un artículo 18 ter en el Capítulo II del Título II con la siguiente redacción:

«Artículo 18 ter. Condiciones de prestación del servicio.

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 182.1 del ROTT, 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.

2. En ejecución de lo dispuesto en el artículo 182.1 del ROTT, se entiende por:

a) Captación de viajeros: Cuando el vehículo dedicado a la actividad de arrendamiento con conductor esté estacionado a menos de la distancia exigida respecto de una zona de especial protección sin un servicio previamente contratado, o en circulación continuada dentro de su ámbito de protección a la espera de ser contratado para realizar un servicio.

También, se considera captación de viajeros la geolocalización que permita a las potenciales personas usuarias de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor ubicar, con carácter previo a la contratación del servicio, a los vehículos adscritos a autorizaciones VTC.

b) Zonas de especial protección: Aquellas zonas definidas por su gran potencialidad de concentración y generación de demandas de servicios de transportes de viajeros.

Estas zonas de especial protección son, entre otras, las siguientes:

- a) Aeropuertos.
- b) Puertos.
- c) Estaciones de trenes y autobuses.
- d) Hospitales.
- e) Centros comerciales y de ocio con más de 500 plazas de aparcamiento.
- f) Paradas de taxis.
- g) Hoteles de al menos cuatro estrellas que tengan más de cien unidades de alojamiento.
- h) Sedes de órganos jurisdiccionales.
- i) Cualquier otro lugar donde se esté celebrando un evento deportivo, cultural, social o de cualquier otra índole que tenga gran potencialidad de generación de viajes.

3. Con el fin de evitar la captación de viajeros en la vía pública, se establece que los vehículos adscritos a autorizaciones VTC, cuando no estén prestando un servicio previamente contratado, no podrán estacionar a menos de 150 metros de las zonas de especial protección definidas en la letra b) del apartado 2, ni encontrarse en circulación continuada en su ámbito de protección, salvo para aeropuertos, puertos y estaciones de trenes y autobuses, que será como mínimo de 300 metros.

No obstante, se exceptúan de la obligación de respetar dichas exigencias a aquellos servicios que deban prestarse de forma inmediata, como consecuencia de urgencias, emergencias y asistencia en carretera.

4. Asimismo, de acuerdo con lo dispuesto en la letra a) del apartado 2, los vehículos VTC únicamente podrán ser geolocalizados por los usuarios una vez que se produzca la contratación del servicio.

Una vez producida la contratación, el usuario podrá acceder a la información que identifique el vehículo y el conductor que le prestará el servicio.

5. Los precios de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor no están sujetos a tarifa administrativa, si bien para evitar precios abusivos en situaciones de alta demanda, como eventos deportivos multitudinarios, ferias, congresos, o cualquier otro con un gran potencial de atracción de viajeros, se podrá establecer por la Administración competente en materia de transporte una tarifa máxima que en ningún caso se podrá superar. Los parámetros para la fijación de esta tarifa máxima se desarrollarán reglamentariamente conforme a los principios de proporcionalidad y necesidad y previa audiencia de las organizaciones representativas del sector y de los consumidores y usuarios.»

Cuatro. Se añade un artículo 18 quater en el Capítulo II del Título II con la siguiente redacción:

«Artículo 18 quater. Registro de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos con Conductor.

1. Para poder desarrollar la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor en la Comunidad Autónoma de Andalucía, es necesario comunicar, con carácter previo a su inicio, los datos de cada uno de los servicios al Registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (RVTC) a que se refiere el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

2. Con el fin de facilitar el control, los titulares de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor deberán comunicar al Registro habilitado los siguientes datos:

- a) Nombre y número de identificación fiscal del arrendador.
- b) Nombre y número de identificación fiscal del intermediario.
- c) Matrícula del vehículo.
- d) Lugar, fecha y hora de celebración del contrato.
- e) Lugar, fecha y hora en que se inicie el servicio y lugar y fecha en que ha de concluir.

En el lugar, se especificará la dirección completa: calle, número, municipio, provincia y comunidad autónoma.

No obstante, podrá omitirse la identificación del lugar de finalización del servicio cuando el contrato señale expresamente que dicho lugar será libremente determinado por el cliente durante la prestación del servicio.

3. Excepcionalmente, para los supuestos en que no se pueda realizar dicha comunicación electrónica por causas técnicas ajenas a los titulares de autorizaciones VTC, se deberá llevar a bordo del vehículo, a disposición de los agentes de la autoridad, una copia del contrato en formato papel o electrónico, que contenga al menos los datos referidos en el apartado 2 junto con la documentación acreditativa del fallo técnico.

4. En todo caso, la Administración podrá requerir en cualquier momento la documentación que acredite el cumplimiento de estos requisitos para la prestación del servicio, que se deberá conservar durante el plazo de un año.»

Cinco. Se incluye un artículo 18 quinquies con la siguiente redacción:

«Artículo 18 quinquies. Requisitos de los conductores o conductoras.

1. Las personas conductoras de vehículos adscritos a autorizaciones VTC deberán reunir, para la prestación del servicio, los siguientes requisitos:

a) Disponer de un permiso de conducción suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial.

b) Disponer de certificado de capacitación profesional vigente para el ejercicio de la actividad expedido por la Consejería competente en materia de transporte.

c) Figurar dada de alta y al corriente de pago en el régimen correspondiente de la Seguridad Social.

d) No desempeñar simultáneamente otros trabajos que afecten a su capacidad física para la conducción o que repercuta negativamente sobre la seguridad vial.

2. Reglamentariamente se establecerá los requisitos de los centros de formación, las condiciones necesarias para la obtención del certificado de capacitación profesional, así como la periodicidad mínima con que deberán convocarse las pruebas por la Administración.»

Seis. Se añade un artículo 18 sexies, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 18 sexies. Régimen de horarios y descansos.

1. Los conductores de los vehículos VTC deberán encontrarse en situación de alta en el Régimen de la Seguridad Social que, en cada caso, corresponda, y realizar la prestación del servicio con sujeción a las condiciones establecidas en la legislación laboral y de seguridad vial aplicable.

2. Los Ayuntamientos, cuando lo consideren necesario para garantizar el equilibrio entre la oferta y la demanda del transporte urbano de viajeros, podrán regular, en su ámbito territorial, el régimen de descanso anual obligatorio para los vehículos adscritos a autorizaciones VTC, durante un máximo de 52 días al año, previo acuerdo de las asociaciones representativas del sector, de los consumidores y usuarios y de los sindicatos. Estos calendarios de descansos en ningún caso podrán implantarse durante los periodos de mayor demanda del servicio.»

Siete. Se añade un artículo 18 septies que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 18 septies. Especificaciones técnicas de los vehículos.

1. Los vehículos adscritos a autorizaciones VTC no podrán continuar dedicados a la actividad de arrendamiento con conductor a partir de que alcancen una antigüedad

superior a diez años, a contar desde su primera matriculación. En todo caso, deberán cumplir con unas condiciones óptimas de limpieza y seguridad.

Asimismo, la instalación de anuncios publicitarios y la colocación de rótulos, tanto en el interior como en el exterior del vehículo, se realizarán de acuerdo con los requisitos que se establezca reglamentariamente. En ningún caso, se instalarán signos o elementos externos que induzcan a confusión con la actividad de los taxis.

2. Los vehículos turismos de arrendamiento con conductor se deberán poseer en régimen de propiedad, arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario, debiendo figurar en el permiso de circulación la clasificación y código de servicio correspondiente al alquiler con conductor, a efectos de determinar la periodicidad de las inspecciones que le corresponden de conformidad con la normativa vigente en materia de industria y de tráfico.

3. Tanto la adscripción de nuevos vehículos a una autorización de arrendamiento de vehículos con conductor como la sustitución de los ya existentes deberá realizarse por otro vehículo que reúna las siguientes condiciones:

a) Como regla general, la longitud mínima exterior deberá ser de al menos 4,90 metros y la carrocería de color negro. La exigencia de la dimensión del vehículo no será de aplicación cuando se trate de vehículos con clasificación ambiental 0, ECO o vehículos accesibles.

En el caso de vehículos etiqueta ECO, la dimensión será igual o superior a 4,70 metros y para los vehículos etiqueta CERO, igual o superior a 4,50 metros. Estas medidas deberán figurar en la ficha técnica original del vehículo, sin perjuicio, de que puedan modificarse por la Administración, atendiendo a los modelos que se incorporen al mercado.

b) Las flotas con más de 100 autorizaciones deberán disponer de al menos de un 5% de vehículos adaptados conforme a la normativa de accesibilidad.

3. Los vehículos adscritos a autorizaciones de arrendamiento de vehículo con conductor domiciliadas en la Comunidad Autónoma de Andalucía deberán ir identificados en los términos previstos en la Orden de 31 de marzo de 2017, por la que se regula el uso de un distintivo obligatorio para los vehículos de alquiler con conductor autorizados en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Asimismo, a efectos de control, cuando los vehículos adscritos a autorizaciones domiciliadas en otras Comunidades Autónomas se encuentren prestando un servicio en Andalucía en los términos fijados por la normativa vigente deberán ir identificados con el distintivo aprobado en su caso por su respectiva Comunidad Autónoma, de modo que resulte visible desde el exterior para las autoridades de control.»

Ocho. Se incorpora un artículo 18 octies con la siguiente redacción:

«Artículo 18 octies. Régimen sancionador.

El incumplimiento de las previsiones contenidas sobre el régimen jurídico de la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor se sancionará de conformidad con lo previsto en el Título V de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, y sus normas de desarrollo en materia de régimen sancionador.»

Nueve. Se añade una nueva letra d) en el apartado 1 del artículo 44, que queda redactada en los siguientes términos:

«d) Las muy graves previstas en la letra a) del artículo 39, con multa de 4.001 a 6.000 euros.»

Diez. Se modifica el artículo 48 que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 48. Competencia.

1. La competencia para la imposición de las sanciones por incumplimiento de lo dispuesto en esta ley respecto a los servicios urbanos de taxi y a la actividad de

arrendamiento de vehículos con conductor corresponderá al municipio en que se haya prestado el servicio.

2. La competencia para la imposición de sanciones por incumplimiento de lo dispuesto en esta ley respecto a los servicios interurbanos de taxi y la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor corresponderá a la Consejería con competencia en materia de transporte.

3. Respecto a los servicios e instalaciones declarados de interés metropolitano, serán competentes para la imposición de las sanciones las entidades de transporte metropolitano que ejerzan competencias sobre los mismos.»

Once. Se modifica la disposición adicional séptima, que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional séptima. Derechos y obligaciones de los usuarios.

Sin perjuicio de lo establecido en la normativa vigente sobre disciplina de mercado y defensa del consumidor y usuario, la Comunidad Autónoma propiciará de común acuerdo entre las empresas operadoras y las entidades representativas de los consumidores y usuarios, la elaboración de una carta de derechos y obligaciones de usuarios del transporte público de viajeros.

Además, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8.1.c) del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, y otras leyes complementarias, las empresas que intermedien por medios electrónicos en la prestación de servicios de viajeros, con origen y destino en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, deberán indemnizar a los usuarios de los daños, perjuicios y cancelaciones que estos puedan sufrir con ocasión de los servicios en que hayan intermediado, en los términos y condiciones que se establezcan reglamentariamente.»

Doce. Se añade una disposición transitoria sexta, que queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición transitoria sexta. Capacitación profesional de los conductores VTC.

Los conductores dispondrán de un plazo máximo de dos años para obtener la capacitación profesional computados desde la entrada en vigor de la norma a que se refiere el artículo 18 quinquies.»

Disposición final primera. Habilitación para el desarrollo reglamentario.

1. Se establece un plazo de un año, a contar desde la entrada en vigor del presente decreto-ley, para su desarrollo reglamentario.

2. Se habilita a la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de lo dispuesto en este decreto-ley.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

El presente decreto-ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 27 de septiembre de 2022

JUAN MANUEL MORENO BONILLA

Presidente de la Junta de Andalucía

MARÍA FRANCISCA CARAZO VILLALONGA

Consejera de Fomento, Articulación del Territorio  
y Vivienda

00268598