

CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA

ASAMBLEA DE MELILLA

340. ACUERDO DE LA EXCMA. ASAMBLEA DE MELILLA, DE FECHA 18 DE AGOSTO DE 2023, RELATIVO A LA PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PARCIAL DEL REGLAMENTO DE V.T.C. SEGÚN LAS ALEGACIONES REALIZADAS Y DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL TEXTO.

ANUNCIO

El pleno de la Excma. Asamblea de Melilla en sesión resolutive extraordinaria celebrada el 18 de agosto de 2023, adoptó el siguiente acuerdo:

"PUNTO TERCERO.- PROPUESTA DE MODIFICACIÓN PARCIAL DEL REGLAMENTO DE V.T.C. SEGÚN LAS ALEGACIONES REALIZADAS Y DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL TEXTO.- La Comisión Permanente de Medio Ambiente y Sostenibilidad celebrada el 25 de mayo de 2023, conoció propuesta de aprobación del asunto citado y una vez sometida a votación, tras las deliberaciones que constan en el acta de la sesión se aprobó por unanimidad tras la consideración de la disconformidad con el apartado tercero del Partido Popular. Se sometió a firma por el nuevo consejero de Medio Ambiente y Naturaleza la propuesta tras las alegaciones presentadas, cuyo texto es:

"Documento de Variables de Propuesta

PROPUESTA AL PLENO DE LA EXCELENTÍSIMA ASAMBLEA PARA LA APROBACIÓN DE LAS MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN LA PROPUESTA DE REGLAMENTO REGULADOR DE LOS SERVICIOS DE ARRENDAMIENTOS DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA COMO CONSECUENCIA DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS

ANTECEDENTES

Primero.- En el BOME extra. Nº 19 de 4 de abril de 2023, se publicó el Acuerdo de la Excma. Asamblea de fecha 30 de marzo de 2023, relativo a La Aprobación Inicial del REGLAMENTO DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (V.T.C.).

Segundo.- De acuerdo con lo establecido en el Reglamento de la Asamblea de la Ciudad Autónoma de Melilla en el artículo 84.2.c) se sometió la aprobación inicial a los efectos de reclamaciones por periodo de un mes a partir de su publicación en el BOME.

Tercero.- Dentro del periodo de alegaciones, se presentaron por D. Pablo García-Trespalcaciones Gómez provisto de DNI nº XXX5028XX en calidad de presidente de la Asociación empresarial VTC ANDALUCIA, con CIF núm. G93541761 Y domicilio en calle Franz Liszt, Oficina 128, CP 28003 y correo electrónico info@uvetece.org, las alegaciones que constan en el documento que se contiene en el presente expediente.

Cuarto.- Se realizó informe jurídico respecto a las alegaciones realizadas que se contiene en el presente expediente y que se transcribe literalmente a continuación:

"INFORME SOBRE ALEGACIONES AL PROYECTO DE REGLAMENTO DE SERVICIOS DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (VTC) DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA

Se ha presentado por D. Pablo García-Trespalcaciones Gómez provisto de DNI nº XXX5028XX en calidad de presidente de la Asociación empresarial VTC ANDALUCIA, con CIF núm. G-93541761 Y domicilio en calle Franz Liszt, Oficina 128, CP 28003 y correo electrónico info@uvetece.org

ALEGACIÓN Nº 1 "ART. 2 REGISTRO AUTÓNOMO

Melilla no es una autonomía sino una Ciudad Autónoma por lo que las referencias a autonomía deben ser sustituidas por "autónoma".

En cuanto a la exigencia de registrar el sexo de los titulares ni está justificado ni es necesario conforme al artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre."

La presente alegación no puede ser acogida, y al abarcar dos cuestiones diferentes, es conveniente diferenciar las mismas para razonar los motivos por lo que no es de acogimiento:

a) En cuanto a que Melilla no es una autonomía sino una Ciudad Autónoma, es algo que se desprende claramente de su Estatuto de Autonomía, pero de ello no puede desprenderse que las menciones realizadas en el mencionado artículo 2 y que hacen referencia a un "REGISTRO AUTONÓMICO", deban sustituirse por "Un Registro Autónomo", ello motivado por dos razones de suficiente importancia:

1. Un registro autonómico no hace mención al tipo de autonomía que se tiene en cuenta ni establece diferenciación entre Comunidad y Ciudad Autónoma, sino que alude al carácter autonómico que ostenta la Ciudad de Melilla en virtud a su estatuto.

2. Un "Registro Autónomo" hace referencia terminológicamente a "que tiene autonomía", es decir que no está relacionado o condicionado por otro registro, por lo que tal denominación no estaría adecuadamente utilizada en el proyecto de reglamento que se ha sometido a información pública:

b) En relación a lo también establecido en el artículo 2 y en concreto con relación a las anotaciones a realizar en el Registro, se establece:

a) Las personas titulares de las autorizaciones, sus datos identificativos y su sexo en el caso de personas físicas"

La alegación presentada manifiesta que la mención del sexo de los titulares, ni está justificada ni es necesaria conforme al artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre.

Para justificar el no acogimiento de esta parte de la alegación, tenemos que fijarnos en la normativa a que se hace referencia (artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre).

La Ley 20/2013 de garantía de la unidad de mercado, establece:

"Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio, o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá guardar relación con la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser proporcionado de modo tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.

3. La necesidad y proporcionalidad de los límites o requisitos relacionados con el acceso y el ejercicio de las profesiones reguladas se evaluará de conformidad con el Real Decreto 472/2021, de 29 de junio, por el que se incorpora al ordenamiento jurídico español la Directiva (UE) 2018/958, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, relativa al test de proporcionalidad antes de adoptar nuevas regulaciones de profesiones."

De la lectura del anterior precepto se deduce que la indicación en el registro del sexo en el caso de personas físicas, no establece ninguna limitación al acceso a la actividad ni a su ejercicio, por lo que no introduce un elemento distorsionador para la actividad económica como parece que se establece en la alegación analizada.

ALEGACIÓN Nº 2 "ART. 3 PARADA Y ESTACIONAMIENTO"

La alegación presentada establece:

"La prohibición de parada o estacionamiento de vehículos de arrendamiento con conductor a menos de 150 metros de aeropuertos, puertos o intercambiadores de transportes que dis- pongan en el interior de sus respectivos recintos de aparcamiento público rotacional u otro estacionamiento adecuado para la subida y bajada de quienes utilicen sus servicios, todo ello para prevenir la congestión de tráfico en las vías perimetrales a tales equipamientos, salvo que se trate de vehículos acondicionados para que una persona pueda acceder, viajar y descender en su propia silla de ruedas, no está justificada ni es proporcional ni necesaria siendo contraria al art. 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre

Por otra parte, resulta contrario a derecho la prohibición consistente en que las aplicaciones móviles y otros sistemas informáticos que dispongan de funciones de geolocalización y que se utilicen para la precontratación de vehículos destinados al arrendamiento con conductor impedirán que se puedan fijar puntos de inicio o fin en cualquier ubicación donde la parada no esté permitida para tales vehículos conforme a lo dispuesto por este Reglamento o el resto de la normativa aplicable, así como que, los vehículos VTC no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasajeros en la calle si previamente no se ha contratado el servicio a través de la correspondiente aplicación informática.: o, que queda prohibida la contratación del servicio directamente con el conductor a través de telefonía móvil u otro medio directo distinto a la aplicación informática requerida, incluyendo también, que se prohíbe la publicitación del servicio que incluya teléfono móvil o cualquier otra forma de contratación directa. Todas las contrataciones deberán realizarse telemáticamente con la empresa titular de la licencia a través de la aplicación digital."

"Todo ello conforme a la sentencia del Tribunal Supremo núm. 164/2023, de 13 de febrero"

Contestación a la alegación:

En cuanto a la primera parte de la misma que contempla "La prohibición de parada o estacionamiento de vehículos de arrendamiento con conductor a menos de 150 metros de aeropuertos, puertos (...)"

Hay que manifestar que precisamente de acuerdo con el artículo 5 de la Ley 20/2013 de garantía de la unidad de mercado anteriormente mencionada, en este caso se encuentra debidamente justificada con relación a el tamaño y puntos de parada y acceso tanto al aeropuerto como al puerto de la Ciudad de Melilla; el reducido tamaño de los espacios establecidos para la actuación del servicio de taxi en estos lugares impide que se pudiera establecer otro diferenciado y separado para los servicios de VTC, contando además el número de taxis existente (sesenta) y el número de VTC's (dos) lo que claramente indica que se deben establecer unas normas para evitar la confluencia de los dos servicios en el mismo espacio o que redundaría en confusión de los usuarios y perjuicio a los mismos en el acceso a los medios de transporte adecuados para su traslado.

En cuanto a lo manifestado en torno a la geolocalización hay que tener en cuenta que la Sentencia del Tribunal Supremo nº 164/2023 establece en el punto Sexto de sus Fundamentos Jurídicos que:

"Doctrina jurisprudencial que se establece en respuesta a las cuestiones planteadas en el auto de admisión del recurso de casación.

"(...) y la prohibición de geolocalización de los vehículos previa a su contratación, no se consideran compatibles con el derecho a la libertad de empresa (...)"

ACEPTACIÓN DE ESTE PUNTO DE LA ALEGACIÓN:

Por tanto de acuerdo con la Doctrina Jurisprudencial establecida por el Tribunal Supremo, se considera conveniente la eliminación del punto nº 3 del artículo 3 del Proyecto de Reglamento, pasando a reenumerarse los diferentes puntos del mencionado artículo que quedarían de la siguiente manera:

"Artículo 3.- Parada y estacionamiento

1.- Cuando la parada y el estacionamiento para la subida y bajada de clientes se efectúe en el espacio público, se realizará de manera tal que se minimice la afección al tráfico rodado y a la ocupación del espacio público de estacionamiento, y con sujeción a lo dispuesto en el resto de la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

2.- Queda prohibida la parada o estacionamiento de vehículos de arrendamiento con conductor a menos de 150 metros de aeropuertos, puertos o intercambiadores de transportes que dispongan en el interior de sus respectivos recintos de aparcamiento público rotacional u otro estacionamiento adecuado para la subida y bajada de quienes utilicen sus servicios, todo ello para prevenir la congestión de tráfico en las vías perimetrales a tales equipamientos, salvo que se trate de vehículos acondicionados para que una persona pueda acceder, viajar y descender en su propia silla de ruedas.

3.- Los vehículos VTC no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasajeros en la calle si previamente no se ha contratado el servicio a través de la correspondiente aplicación informática."

4.- Queda prohibida la contratación del servicio directamente con el conductor a través de telefonía móvil u otro medio directo distinto a la aplicación informática requerida.

También se prohíbe la publicitación del servicio que incluya teléfono móvil o cualquier otra forma de contratación directa. Todas las contrataciones deberán realizarse telemáticamente con la empresa titular de la licencia a través de la aplicación digital.

En cuanto a la tercera cuestión planteada en esta segunda alegación y que consiste en: *“así como que, los vehículos VTC no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasajeros en la calle si previamente no se ha contratado el servicio a través de la correspondiente aplicación informática.: o, que queda prohibida la contratación del servicio directamente con el conductor a través de telefonía móvil u otro medio directo distinto a la aplicación informática requerida, incluyendo también, que se prohíbe la publicación del servicio que incluya teléfono móvil o cualquier otra forma de contratación directa. Todas las contrataciones deberán realizarse telemáticamente con la empresa titular de la licencia a través de la aplicación digital”*

Para dar debida contestación a dicho punto, hay que contemplar que en la precitada Sentencia 164/2023 del Tribunal Supremo, se contempla en los Fundamentos Jurídicos apartado Quinto, segundo párrafo lo siguiente:

“(…) Pueden fijar el precio de forma libre, aunque concertado por lo que el usuario conoce de antemano –y usualmente paga telemáticamente- el importe total del servicio. Al contrario que los taxis, los vehículos VTC no podrán utilizar el carril bus, no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasajeros en la calle si previamente no se había contratado el servicio a través de la correspondiente aplicación informática”

Por tanto se aprecia claramente la necesidad de la contratación del servicio a través de aplicación informática, lo que justifica que no pueda ser recogida dicha alegación.

ALEGACIÓN Nº 4 “ART. 4 HORARIOS Y CALENDARIO”

Se realiza una alegación global que dice: *“No existe justificación en la medida adoptada conforme al art. 5 de la citada Ley 20/2013, de 9 de diciembre”*

En este supuesto y contemplando lo establecido en el artículo 5 de la Ley 20/2013 anteriormente reseñado, esta clara su justificación en cuanto se someten al mismo régimen que el servicio de taxi, tanto para la prestación del servicio como al calendario de descansos establecido, no generando de esta manera una discriminación en los diferentes servicios y garantizando un período de descanso para los trabajadores de las VTC lo mismo que se establece para los del Taxi.

ALEGACIÓN Nº 5 “ART. 5 CIRCULACIÓN”

La alegación establece literalmente que:

“No existe estudio que fije los motivos de los porcentajes según distintivo ambiental, y máxime si al servicio de taxi no se le aplica el mismo, atendiendo, además, que en la Ciudad Autónoma de Melilla existen 2 autorizaciones VTC respecto a más de 71.000 vehículos privados (fuente DGT).

Queda claro que son restricciones artificiales a la actividad y no por motivos medioambientales.”

En este punto, las razones para no aceptar esta alegación son claras y tienen su justificación en las iniciativas Europeas y Nacionales en la eliminación de la contaminación ambiental, estableciéndose unos parámetros que son obligatorios para la Administración y que no pueden equipararse a otras situaciones como la de los taxis existentes, sobre los que se están realizando campañas para su eficiencia energética y disminución de la contaminación ambiental, tanto de manera expresa como contemplando las medidas introducidas en el Reglamento del Taxi de reciente aprobación.

ALEGACIÓN Nº 6 “ART. 6 MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL”

La alegación establece literalmente que:

“Se hace referencia al Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre que ya no existe al ser declarado NULO por el TS en sentencias 332/2020, de 6 de marzo y 349/2020, de 10 de marzo”

Efectivamente en este punto hay que dar la razón a la alegación presentada, ya que en virtud de las Sentencias del Tribunal Supremo 332/2020, de 6 de marzo y 349/2020, de 10 de marzo, se declaró nulo el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, por lo que en su lugar se dictó el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor”, que en su Disposición derogatoria única, contempla en su punto primero la derogación del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre.

NUEVA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 6.- MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL

1.- El control del cumplimiento de las obligaciones contempladas anteriormente deberá realizarse de manera automática a partir del Servicio de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos regulado en el artículo 2 del Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y estarán sujetos a las medidas de control establecidas en el artículo 1 del mencionado Real Decreto 785/2021.

2.- Quien conduzcan vehículos de arrendamiento con conductor tendrán la obligación de proporcionar a quienes tengan la condición de agentes de la autoridad en materia de tráfico la información precisa para acreditar el cumplimiento de las restricciones de circulación y estacionamiento establecidas en este Reglamento, incluyendo en particular la lectura del cuentakilómetros en relación con lo regulado en el apartado 1 del artículo 5 sobre limitación de circulación en vacío.

ALEGACIÓN Nº 6 “ART. 13 JUNTAS ARBITRALES DE TRANSPORTE”

La alegación establece literalmente que: *“ El sometimiento a las Juntas de arbitrajes es potestativo conforme a la Ley 16/1987, de 30 de julio (art. 38)”*

En este punto resulta de manera clara y diáfana la no admisión de la alegación presentada al manifestar que el sometimiento a las Juntas de arbitraje es potestativo, ya que así se contempla de manera expresa en el Proyecto de Reglamento, al establecer:

Artículo 13.- Junta Arbitral de Transportes

1.- Las controversias de carácter económico que surjan en relación con la prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor se podrán someter a resolución de la Junta Arbitral de Transportes, en los términos previstos en la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. (...)

Por tanto se contempla claramente que se establece el carácter opcional del sometimiento a la Junta Arbitral de Transportes al establecer que: *“(…) se podrá someter a resolución de la Junta Arbitral de Transportes”*, así como a: *“en los términos previstos en la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

Visto lo anterior, se informa que de las alegaciones realizadas y que afectan al texto del Proyecto de Reglamento, serían de acogimiento las siguientes:

ALEGACIÓN Nº 6 “ART. 6 MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL”

La alegación establece literalmente que:

“Se hace referencia al Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre que ya no existe al ser declarado NULO por el TS en sentencias 332/20202, de 6 de marzo y 349/20220, de 10 de marzo”

Efectivamente en este punto hay que dar la razón a la alegación presentada, ya que en virtud de las Sentencias del Tribunal Supremo 332/2020, de 6 de marzo y 349/2020, de 10 de marzo, se declaró nulo el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, por lo que en su lugar se dictó el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor”, que en su Disposición derogatoria única, conemplaba en su punto primero la derogación del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre.

NUEVA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO 6.- MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL

1.- El control del cumplimiento de las obligaciones contempladas anteriormente deberá realizarse de manera automática a partir del Servicio de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos regulado en el artículo 2 del Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y estarán sujetos a las medidas de control establecidas en el artículo 1 del mencionado Real Decreto 785/2021.

ALEGACIÓN Nº 6 “ART. 6 MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL”

“Se hace referencia al Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre que ya no existe al ser declarado NULO por el TS en sentencias 332/20202, de 6 de marzo y 349/20220, de 10 de marzo”

Efectivamente en este punto hay que dar la razón a la alegación presentada, ya que en virtud de las Sentencias del Tribunal Supremo 332/2020, de 6 de marzo y 349/2020, de 10 de marzo, se declaró nulo el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, por lo que en su lugar se dictó el Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor”, que en su Disposición derogatoria única, contempla en su punto primero la derogación del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre.

NUEVA REDACCIÓN DEL ARTÍCULO “6.- MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL

1.- El control del cumplimiento de las obligaciones contempladas anteriormente deberá realizarse de manera automática a partir del Servicio de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos regulado en el artículo 2 del Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y estarán sujetos a las medidas de control establecidas en el artículo 1 del mencionado Real Decreto 785/2021.

2.- Quien conduzcan vehículos de arrendamiento con conductor tendrán la obligación de proporcionar a quienes tengan la condición de agentes de la autoridad en materia de tráfico la información precisa para acreditar el cumplimiento de las restricciones de circulación y estacionamiento establecidas en este Reglamento, incluyendo en particular la lectura del cuentakilómetros en relación con lo regulado en el apartado 1 del artículo 5 sobre limitación de circulación en vacío.”

Por tanto el texto de la Propuesta de Reglamento con las modificaciones mencionadas, quedaría de la forma que se establece a continuación.

Reglamento regulador de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC)

PREÁMBULO I

El arrendamiento de vehículos con conductor constituye una de las modalidades de transporte público discrecional de viajeros en turismo que contempla el ordenamiento español en materia de transportes. Esta tipología ha sido objeto de una relevante producción normativa y judicial que ha ido perfilando su naturaleza y límites.

Así, al amparo de la distribución competencial que efectúa la Constitución Española en sus artículos 149.1.21º y 149.1.5º, el Estado dictó la Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (LOTT), el Real decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la citada Ley (ROTT) y la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, relativa al alquiler de vehículos con conductor, normas todas ellas que fijan, desarrollan y especifican, respectivamente, los elementos que definen la mencionada modalidad de transporte.

Por su parte, 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, atribuye a éstas la concesión de las pertinentes autorizaciones para desarrollar la actividad.

Posteriormente, la 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, liberalizó el sector eliminando la habilitación de desarrollo a través del ROTT y propició la aprobación tanto del Real Decreto 919/2010, de 16 de julio, por el que se modificó el ROTT, como de la Orden FOM/3202/2011, de 18 de noviembre, por la que se modificó la de 9 de enero de 2008. Como consecuencia de esta decisión legislativa, se produjo en la práctica una suerte de desregulación en el sentido de que se eliminó el límite de autorizaciones de tipo VTC y su relación con el número de licencias de taxi, de tal modo que el tradicional equilibrio existente entre ambas modalidades de transporte discrecional de viajeros en vehículos turismo se ha visto profundamente alterado, circunstancia que, a su vez, ha generado un notable aumento de la litigiosidad.

Así, la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero de 2012 anuló determinados requisitos que contemplaba el ROTT como exigibles a las empresas dedicadas a este tipo de transporte, del mismo modo que la Sentencia de la Audiencia Nacional de 7 de febrero de 2014 anulaba determinados requisitos contemplados en la Orden ministerial citada.

Para evitar el siempre indeseable vacío normativo e intentar reconducir la situación compaginando armoniosamente ambas modalidades de transporte, se dictaron las leyes 9/2013, de 4 de julio y 21/2013 de 7 de julio, que permiten habilitar mediante desarrollo reglamentario el sometimiento a autorización para este tipo de actividades de arrendamiento con conductor, habilitación que fue activada mediante el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre.

No obstante, impugnado el citado Real Decreto ante el Tribunal Supremo, mediante el Real Decreto-ley 3/2018 se procedió a elevar a rango legal determinados aspectos contemplados a nivel reglamentario, tales como el límite de concesión de nuevas autorizaciones para vehículos destinados al alquiler con conductor. De este modo pretendía el legislador que se garantizara un adecuado equilibrio entre la oferta de este tipo de servicios y los propiciados por el sector del taxi, habida cuenta que el notabilísimo incremento en el número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, muy superior a la regla originaria de una licencia VTC por cada 30 licencias de taxi, estaba afectando a los servicios prestados por el taxi en el ámbito urbano y amenazando con generar repercusiones negativas sobre las propias personas que hacen uso de ambos servicios. Incluso, el aumento sin límite del número de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor hizo pensar al legislador del citado Real Decreto-ley que se podría hacer peligrar la efectividad de las políticas locales destinadas a racionalizar la prestación al público de servicios de transporte en vehículos de turismo en el ámbito urbano y metropolitano.

Transcurrido un período razonable de tiempo, se comprobó por el legislador estatal que las medidas recogidas en el Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, no eran suficientes para dar respuesta a los problemas de movilidad, congestión de tráfico y medioambientales que el elevado incremento de la oferta de transporte urbano en vehículos de turismo está generando en los principales núcleos urbanos.

De este modo, se dictó el Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre, que habilita a los órganos que ostenten competencias en materia de transporte urbano a que, en el ejercicio de las mismas, determinen las condiciones en las que podrán ser autorizados y prestados los servicios de transporte de viajeros íntegramente desarrollados en su ámbito territorial, incluidos los que se realizan en la modalidad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Corresponde a la Ciudad Autónoma de Melilla la competencia general para la ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo dentro de su respectivo territorio, conforme a lo prevenido en la LO 2/1995 de 13 de marzo, de Estatuto de Autonomía de Melilla, y la Ley 7/1985 de 2 de abril, Reguladora de bases del Régimen local, y en su virtud se dicta la presente Reglamento, cuyo contenido se circunscribe a medidas relativas a la correcta utilización del dominio público viario, la mejora en la gestión del tráfico urbano, y la protección del medio ambiente y prevención de la contaminación atmosférica, haciendo un especial hincapié en materia de estacionamiento, horarios y calendarios de servicio o restricciones a la circulación por razones de contaminación atmosférica, así como a las medidas en materia de consumo destinadas a la protección de las personas usuarias del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor, sin incorporar regulación alguna en materia de transportes.

II

En el ejercicio de la citada habilitación normativa y de la específica contenida en el conjunto de la legislación autonómica, local y en la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, se dicta el presente Reglamento que pretende limitar las externalidades negativas que en materia de ocupación del dominio público, tráfico urbano o medio ambiente genera la proliferación de vehículos destinados a su arrendamiento con conductor y su exponencial crecimiento.

III

El presente Reglamento se ajusta a los principios de necesidad y eficacia puesto que son el interés general y de manera más específica, la reducción de las externalidades negativas del servicio VTC en cuanto a ocupación del espacio público viario, congestión vial y salud sobre las personas derivada del deterioro de la calidad del aire, así como la protección de los derechos de las personas consumidoras y usuarias, los motivos que justifican su aprobación.

El Reglamento propuesto es el instrumento más adecuado para conseguir los objetivos y contiene la regulación imprescindible para atender las necesidades que se pretenden satisfacer y lo hace de la manera menos gravosa posible sin imponer cargas administrativas innecesarias, de tal modo que se respeta el principio de proporcionalidad y el de eficiencia.

Otro tanto puede decirse respecto al principio de seguridad jurídica desde el momento en que la presente iniciativa reglamentaria respeta escrupulosamente la distribución competencial prevista en el ordenamiento jurídico español, no afecta al derecho de la Unión Europea y desarrolla de manera escrupulosa la habilitación normativa que realiza la Disposición transitoria única, 1. c) del Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre.

Por último, el principio de transparencia en el iter procedimental que ha conducido a la aprobación del presente Reglamento ha garantizado la máxima difusión de los objetivos a satisfacer con la norma y ha permitido dar a conocer su contenido en las diversas fases de su elaboración, del mismo modo que ha fomentado la participación activa de personas y organizaciones potencialmente interesadas y destinatarias del texto normativo.

IV

El Reglamento se estructura en tres Títulos y dos disposiciones finales.

El Título preliminar contempla el objeto y ámbito de aplicación, que versan sobre el régimen jurídico aplicable a aquellos servicios de arrendamiento de vehículos con conductor que se realicen con origen y destino en el territorio de la ciudad Autónoma de Melilla.

El Título I regula la utilización del dominio público viario, la circulación y el estacionamiento de los vehículos destinados a este tipo de servicio de transporte de personas.

En él se prevé la constitución del registro municipal de autorizaciones de arrendamientos de vehículos con conductor (VTC), que contendrá las autorizaciones que permitan la realización de servicios con origen y destino en la ciudad Autónoma, así como sus aspectos más relevantes, todo ello con el fin de garantizar el cumplimiento de las previsiones de este Reglamento, como la asignación de horario y calendario o las normas específicas en materia de parada y estacionamiento, así como el control automático previsto. Tanto la creación del registro como el aporte de datos se harán de oficio, de modo que no se generen cargas burocráticas a las personas titulares de las autorizaciones, sin perjuicio de la posibilidad de éstas de instar la inscripción de la información complementaria que entiendan pertinente. Por lo demás, los altos niveles de transparencia implantados por la Ciudad Autónoma de Melilla tendrán su reflejo mediante la puesta a disposición de su contenido al conjunto de la ciudadanía a través del portal de datos abiertos, con estricto cumplimiento en todo caso de la normativa vigente en materia de protección de datos de carácter personal.

Asimismo, se regula la parada y estacionamiento de los vehículos VTC a fin de minimizar los efectos sobre el tráfico rodado y el espacio público de estacionamiento, con sujeción a lo dispuesto en la normativa vigente en materia de tráfico, circulación y seguridad vial. Específicamente, se establece una distancia mínima a determinadas infraestructuras de transporte que dispongan de espacio habilitado para la parada o estacionamiento, en aras a prevenir la congestión de tráfico en las vías perimetrales.

En orden a disminuir las afecciones perniciosas a la fluidez del tráfico, al uso del espacio público y a la calidad del aire, se establecen limitaciones al horario y calendario de circulación de estos vehículos de manera equivalente al régimen vigente para el taxi, así como en lo relativo a la antigüedad de los vehículos.

Vinculada al potencial contaminante de los vehículos adscritos al servicio, se prevé una medida que coadyuva decididamente a mejorar la calidad del aire. Así, se establece una limitación de circulación sin transportar personas viajeras en relación con el total de kilómetros recorridos, que varía en función de la distinta clasificación ambiental del vehículo.

Por último, se establecen determinados medios de vigilancia y control de manera automatizada a partir del registro ministerial de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, así como la obligación de colaboración con los agentes de la autoridad en materia de tráfico, poniendo fin al Título un artículo destinado a efectuar la pertinente remisión al régimen sancionador correspondiente

El Título II, fundamentado en las competencias de la Ciudad Autónoma de Melilla en materia de consumo, está dedicado a la protección de las personas usuarias del servicio de arrendamiento, contemplando los deberes de las personas físicas o jurídicas prestadoras del servicio, los derechos y deberes de las personas usuarias y las obligaciones de quienes conducen, de modo muy similar a las previsiones que contempla la reglamentación del Taxi para su sector. Asimismo, se regulan las condiciones de contratación.

Completan este último Título las previsiones que regulan el sometimiento voluntario a las Juntas Arbitrales de Transporte, prevén la presentación telemática de reclamaciones, sin perjuicio del derecho a seguir utilizando el soporte papel, contemplan la remisión al régimen sancionador correspondiente y determinan la previsión de sometimiento a la jurisdicción española.

Finalmente, las Disposiciones finales contemplan las reglas generales de comunicación, publicación y entrada en vigor de la Ordenanza.

Título Preliminar: Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1.- Objeto y ámbito

El objeto de el presente Reglamento es regular el régimen jurídico aplicable a los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) que se realicen con origen y destino en el ámbito territorial de la Ciudad Autónoma de Melilla, en los términos establecidos en la Disposición transitoria única, apartado 1.c) del 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, y en la normativa sobre protección y defensa de personas consumidoras y usuarias.

No obstante lo anterior, las normas sobre parada y estacionamiento contenidas en el presente Reglamento serán de aplicación a todos los servicios VTC en el ámbito territorial de la Ciudad Autónoma de Melilla con independencia de su origen o destino.

TÍTULO I: Utilización del dominio público viario, circulación y estacionamiento.

Artículo 2.- Registro municipal de autorizaciones de Arrendamiento de vehículos con conductor (VTC)

1.- Se constituye el registro autonómico de autorizaciones de vehículos con conductor (VTC), con carácter de registro público, en el que se incluirán las autorizaciones para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor que permitan la realización de servicios con origen y destino en la Ciudad Autónoma de Melilla.

2.- El registro contendrá datos sobre titularidad, vehículo asociado a cada autorización y alcance y contenido de la misma, incluyendo la clasificación ambiental en el registro general de vehículos de la Dirección General de Tráfico conforme a su potencial contaminante.

En concreto, en el Registro se anotarán:

- a) Las personas titulares de las autorizaciones, sus datos identificativos y su sexo en el caso de personas físicas.
- b) Los siguientes datos de los vehículos afectos a sus respectivas autorizaciones: fecha de adscripción a la autorización, matrícula, marca, modelo, clasificación ambiental y en su caso la naturaleza adaptada del vehículo para el traslado de personas con movilidad reducida.
- c) Las autorizaciones concedidas, con indicación expresa de su contenido, Administración otorgante y fecha de concesión y en su caso expiración total o parcial.
- d) Las transmisiones de las autorizaciones.

3.- Para la actualización del registro autonómico de VTC, la Ciudad Autónoma recabará de oficio del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana los datos precisos a estos efectos, procedentes del fichero "Registro General de Transportistas", sin perjuicio de la posibilidad de que las personas titulares de las autorizaciones VTC comuniquen directamente la información que entiendan oportuno con destino al citado registro.

4.- La consulta del registro autonómico de VTC podrá realizarse presencialmente o a través de la sede electrónica municipal. Además, se publicará en el portal de datos abiertos de la Ciudad Autónoma de Melilla el detalle de los datos asociados a los vehículos incluidos en el registro autonómico de VTC, respetándose en todo caso lo dispuesto en la disposición adicional segunda de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

6.- El precitado registro se conectará telemáticamente con los registros estatales, autonómicos o locales cuyo contenido guarde relación con la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor.

Artículo 3.- Parada y estacionamiento

1.- Cuando la parada y el estacionamiento para la subida y bajada de clientes se efectúe en el espacio público, se realizará de manera tal que se minimice la afección al tráfico rodado y a la ocupación del espacio público de estacionamiento, y con sujeción a lo dispuesto en el resto de la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

2.- Queda prohibida la parada o estacionamiento de vehículos de arrendamiento con conductor a menos de 150 metros de aeropuertos, puertos o intercambiadores de transportes que dispongan en el interior de sus respectivos recintos de aparcamiento público rotacional u otro estacionamiento adecuado para la subida y bajada de quienes utilicen sus servicios, todo ello para prevenir la congestión de tráfico en las vías perimetrales a tales equipamientos, salvo que se trate de vehículos acondicionados para que una persona pueda acceder, viajar y descender en su propia silla de ruedas.

3.- Los vehículos VTC no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasajeros en la calle si previamente no se ha contratado el servicio a través de la correspondiente aplicación informática.

4.- Queda prohibida la contracción del servicio directamente con el conductor a través de telefonía móvil u otro medio directo distinto a la aplicación informática requerida.

También se prohíbe la publicitación del servicio que incluya teléfono móvil o cualquier otra forma de contratación directa. Todas las contrataciones deberán realizarse telemáticamente con la empresa titular de la licencia a través de la aplicación digital.

Artículo 4.- Horarios y calendario.

1.- Con carácter general, las autorizaciones para la prestación de servicio de arrendamiento de vehículos con conductor se someterán al régimen horario establecido en la reglamentación melillense del Taxi, o al que pudiera regularse en la normativa autonómica en sustitución del mismo.

2.- Con carácter general, las citadas autorizaciones se someterán igualmente al calendario de descansos previsto en la reglamentación del Taxi, o al que pudiera regularse en la normativa municipal en sustitución del mismo, debiendo entenderse las referencias a las licencias de taxi en dicha norma realizadas al número de inscripción en el registro autonómico de autorizaciones VTC.

3.- Sin perjuicio de lo anterior, no existirá limitación horaria ni de calendario para los vehículos acondicionados para que una persona pueda acceder, viajar y descender en su propia silla de ruedas.

4.- Cuando el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor consista en la puesta del vehículo a disposición exclusiva de un único cliente final por períodos de tiempo de al menos 5 horas en cada ocasión, la persona titular de la autorización, previa comunicación al Registro autonómico regulado en el artículo 2, podrá acumular el volumen total de horas de servicio autorizado indicado en el apartado 1 y distribuirlo de acuerdo a sus necesidades en cómputo semanal sin sometimiento al calendario de descansos fijado en el apartado 2.

Artículo 5.- Circulación

1.- En función de su impacto sobre la calidad del aire, se limita la circulación sin transportar clientes de los vehículos de arrendamiento con conductor en función de su clasificación ambiental en el registro general de vehículos de la Dirección General de Tráfico conforme a su potencial contaminante, de modo que el kilometraje de circulación en vacío podrá suponer como máximo el siguiente porcentaje del kilometraje total en el período mensual considerado:

- i Categoría ambiental A: 25%
- ii Categoría ambiental B: 35%.
- iii Categoría ambiental C: 50%.
- iv Categoría ambiental ECO: 65%.

2.- Está prohibida la circulación de vehículos de arrendamiento con conductor cuya antigüedad supere los 10 años desde su primera matriculación, cualquiera que sea el Estado donde ésta se hubiera producido, a excepción de:

- i. Los que tengan clasificación ambiental Cero Emisiones en el registro general de vehículos de la Dirección General de Tráfico que estén prestando servicio o que se adscriban a una autorización antes del 31 de diciembre de 2020, que podrán alcanzar un máximo de 14 años.
- ii. Los acondicionados para que una persona pueda acceder, viajar y descender en su propia silla de ruedas, que podrán circular hasta una antigüedad máxima de 12 años.

Artículo 6.- Medios de vigilancia y control.

1.- *El control del cumplimiento de las obligaciones contempladas anteriormente deberá realizarse de manera automática a partir del Servicio de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos regulado en el artículo 2 del Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y estarán sujetos a las medidas de control establecidas en el artículo 1 del mencionado Real Decreto 785/2021.*

2.- *Quien conduzcan vehículos de arrendamiento con conductor tendrán la obligación de proporcionar a quienes tengan la condición de agentes de la autoridad en materia de tráfico la información precisa para acreditar el cumplimiento de las restricciones de circulación y estacionamiento establecidas en este Reglamento, incluyendo en particular la lectura del cuentakilómetros en relación con lo regulado en el apartado 1 del artículo 5 sobre limitación de circulación en vacío."*

Artículo 7.- Régimen sancionador

En relación con el incumplimiento de las normas contenidas en el presente Título será de aplicación el régimen de infracciones y sanciones establecido en la legislación estatal sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y la normativa sectorial que en cada caso resulte de aplicación.

TÍTULO II: Protección de las personas usuarias

Artículo 8.- Definiciones.

- 1.- Persona prestadora del servicio: Persona física o jurídica que contrate con la persona usuaria del servicio.
- 2.- Persona usuaria del servicio: Persona física y, siempre que actúen sin ánimo de lucro, persona jurídica o entidad sin personalidad jurídica receptora del servicio, que actúa con un propósito o ámbito ajeno a su actividad comercial, empresarial, oficio o profesión.

Artículo 9.- Deberes de quienes presten el servicio.

1.- Antes de la contratación la persona prestadora del servicio deberá facilitar a quien lo utilice, de forma clara y comprensible, veraz y suficiente, la siguiente información:

- a) Las características principales del servicio a contratar.
- b) La identidad de la persona física o jurídica que preste el servicio.
- c) El precio total del trayecto incluyendo impuestos, tasas y gastos adicionales, desglosando, en su caso, el importe de los incrementos o descuentos que sean de aplicación en virtud de ofertas o promociones.
- d) Los medios de pago admitidos.
- e) El procedimiento para atender las reclamaciones de las personas usuarias, así como en su caso, la información sobre si está adherido a una entidad acreditada del sistema extrajudicial de resolución de conflictos, sus características y la forma de acceder al mismo.
- f) Las condiciones generales de contratación.
- g) La adecuación del vehículo contratado para el traslado de personas en su propia silla de ruedas, así como la disponibilidad de sillas porta-bebés u otras capacidades similares.
- h) La información obligada por el Reglamento General de Protección de Datos, la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales y demás normativa aplicable sobre la materia.

2.- La información será al menos en castellano y siempre deberá estar actualizada.

3.- La persona prestadora del servicio, en caso de que ofreciera a la persona usuaria el derecho de desistimiento, deberá informarla del plazo y la forma de ejercitarlo.

4.- Para las empresas que pongan a disposición de su clientela oficinas o servicios de información y atención, es obligatorio:

- a) Que se entregue a quien reclame una clave o justificante de la queja o reclamación que formule.

- b) Que exista la posibilidad de atención telefónica directa, en los casos en que se utilice este sistema, que no podrá suponer un coste superior a la tarifa básica.
- c) Que los servicios de atención al cliente se identifiquen y diferencien del resto de servicios.
- d) Que se responda a las reclamaciones recibidas en el plazo más breve posible y, en todo caso, en el plazo máximo de un mes desde que se presentó la reclamación.

5.- Quienes presten el servicio lo harán con sometimiento a todas las disposiciones normativas reguladoras de la materia de protección de las personas consumidoras y usuarias, además de con pleno respeto a los derechos de carácter general reconocidos en la legislación de defensa de las personas consumidoras y usuarias.

6.- Corresponden a las entidades que presten el servicio de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) las responsabilidades que pudieran derivarse del incumplimiento de la normativa en materia de protección de datos personales.

Artículo 10.- Condiciones de la contratación.

- 1.- Las ofertas y promociones que se publiciten son exigibles por las personas usuarias, aun cuando no figuren expresamente en el contrato o en el documento o comprobante recibido.
- 2.- Los términos de la contratación deben ser claros y no ambiguos, de modo que se manifieste de forma inequívoca la voluntad de contratar y que quien solicite el servicio entienda que la petición del mismo implica la obligación de su pago.
- 3.- Una vez efectuado el pago, se entregará a la persona usuaria un recibo justificante, copia o documento acreditativo con las condiciones esenciales de la operación, como mínimo, la fecha y hora de contratación, identificación del vehículo, su distintivo ambiental, la identidad del prestador del servicio, quién lo expide con su NIF o CIF, la cantidad abonada y el concepto del pago.

Artículo 11.- Derechos y deberes de las personas usuarias

1.- Quienes utilicen el servicio tienen, además de los derechos de carácter general reconocidos en la legislación de defensa de las personas consumidoras y usuarias, los siguientes:

- a) Recibir la factura en papel. Para la expedición de la factura electrónica, el prestador del servicio deberá haber obtenido previamente el consentimiento expreso de la persona usuaria.
- b) Elegir el medio de pago del servicio, en efectivo o en cualquier medio ofertado por la empresa.
- c) El transporte del equipaje. Asimismo tienen derecho a que el conductor recoja el equipaje, lo coloque en el maletero del vehículo y se lo entregue a la finalización del servicio, a pie del vehículo.
- d) Elegir el recorrido que considere más adecuado, previamente a la fijación del precio.
- e) Recibir el servicio con vehículos que dispongan de las condiciones necesarias en cuanto a higiene y estado de conservación, tanto exterior como interior.
- f) Solicitar que se suba o baje el volumen de la radio y otros aparatos de imagen y sonido que pudieran estar instalados en el vehículo, o que se apaguen los mismos. En caso de utilizarse medios audiovisuales para la exhibición de mensajes publicitarios, si el contenido no está prefijado o el soporte permite el acceso a servicios de tipo internet o TV, la persona usuaria podrá cambiar el canal o la página y solicitar que se apaguen.
- g) Solicitar que se encienda la luz interior cuando la persona usuaria tenga dificultades de visibilidad, tanto para acceder o descender del vehículo como en el momento de efectuar el pago.
- h) Solicitar la utilización de al menos una silla porta-bebé debidamente homologada.
- i) Transportar gratuitamente los perros guía.
- j) Ser atendidos durante la prestación del servicio con la adecuada corrección por parte del conductor.
- k) Abrir y cerrar las puertas traseras durante la prestación del servicio, siempre que el vehículo se encuentre detenido y las condiciones del tráfico lo permitan, y requerir la apertura o cierre de las ventanillas traseras y delanteras así como de los sistemas de climatización de los que esté provisto el vehículo, pudiendo incluso bajar del vehículo, sin coste para la persona usuaria, si al requerir la puesta en marcha del sistema de aire acondicionado o de climatización, al inicio del servicio, éste no funcionara.
- l) Solicitar las hojas de reclamaciones en las que podrán exponer cualquier reclamación sobre la prestación del servicio.
- m) Recibir contestación a las reclamaciones que formule.
- n) Solicitar a quien conduce que realice una llamada-activación al servicio de emergencias 112.

2.- Las personas usuarias del servicio están sometidas a los siguientes deberes:

- a) Abonar el precio del servicio y comunicar el destino según las condiciones precontratadas.
- b) Tener un comportamiento correcto durante el servicio, sin interferir en la conducción del vehículo.
- c) Utilizar correctamente los elementos del vehículo y no manipularlos ni producir ningún deterioro o destrucción de éstos, incluyendo la prohibición de comer o beber en el interior del vehículo, salvo autorización del conductor, que no será necesaria cuando la persona usuaria padezca alguna clase de enfermedad o impedimento que exija la ingesta de alimentos o bebidas.
- d) Respetar las instrucciones del conductor durante el servicio, siempre y cuando no resulten vulnerados ninguno de los derechos reconocidos en el apartado anterior.
- e) Esperar a que el vehículo se detenga para acceder o descender del mismo.

Artículo 12.- Obligaciones de quienes conducen

Quienes conduzcan los vehículos destinados a su arrendamiento con conductor están obligados a:

- a) Entregar a la persona usuaria una factura en los términos indicados en el artículo 11.1.a).
- b) Ayudar a subir y bajar del vehículo a las personas usuarias que lo necesiten por razones de edad, minusvalías o estado de salud.
- c) Recoger el equipaje de la persona usuaria, colocarlo en el maletero y entregárselo a la finalización del servicio, en todo caso a pie del vehículo.
- d) Cuidar su aspecto personal y vestir adecuadamente durante la prestación del servicio, quedando prohibida la utilización de prendas y calzado deportivos y de baño, así como los pantalones cortos, y las camisetas sin mangas.
- e) Subir o bajar el volumen de la radio y de otros aparatos de imagen y sonido que pudieran estar instalados en el vehículo o apagar los mismos si la persona usuaria lo solicita.
- f) Permitir la apertura o cierre de las ventanas delanteras o traseras.

- g) Respetar la elección de la persona usuaria sobre el uso del aire acondicionado o climatización, siempre que la temperatura solicitada no sea inferior a 18º ni superior a 25º, salvo que quien conduzca y la persona usuaria estén de acuerdo en otra inferior o superior.
- h) Observar un comportamiento correcto con cuantas personas soliciten su servicio.
- i) Facilitar hojas de reclamaciones a las personas integrantes del pasaje que lo soliciten.
- j) Revisar el interior del vehículo al finalizar cada servicio para comprobar si la persona usuaria ha olvidado alguna de sus pertenencias en el mismo. En este caso, y si no pueden devolverlas en el acto, deberán depositarlas en la Oficina de Objetos Perdidos.
- k) Realizar una llamada-activación al servicio de emergencias 112 cuando así se lo solicite la persona usuaria o, a su juicio, aquella presente problemas urgentes de salud.

Artículo 13.- Junta Arbitral de Transportes

1.- Las controversias de carácter económico que surjan en relación con la prestación del servicio de arrendamiento de vehículos con conductor se podrán someter a resolución de la Junta Arbitral de Transportes, en los términos previstos en la ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

2.- La Junta Arbitral que recibiera la solicitud de arbitraje será la competente para conocer del procedimiento, debiendo abstenerse cualquier otra.

3.- Se deberá informar tanto en el sitio web de la empresa como en el propio vehículo de la adhesión, en su caso, a cualquiera de ambas juntas arbitrales.

Artículo 14.- Reclamaciones

1.- El sitio web de la empresa o la aplicación de precontratación del servicio dispondrá de una funcionalidad que permita la presentación telemática de reclamaciones por parte de quienes lo utilicen. Tales reclamaciones serán redirigidas automáticamente a la persona titular de la autorización y a las autoridades de consumo de la Ciudad Autónoma de Melilla, así como en copia al correo electrónico del cliente si éste lo incorpora en el momento de la reclamación.

2.- En todo caso, las empresas prestadoras del servicio pondrán a disposición de las personas usuarias hojas de reclamaciones en los términos señalados en la normativa de la Ciudad Autónoma de Melilla que regula el sistema unificado de reclamaciones.

3.- El sitio web de la empresa o la aplicación de precontratación del servicio dispondrá de toda la información exigible por la normativa sobre protección de datos especificando claramente la forma de ejercer los derechos contemplados por la misma.

Artículo 15.- Régimen sancionador y jurisdicción aplicable

En relación con el incumplimiento de las normas contenidas en el presente Título será de aplicación el régimen de infracciones y sanciones establecido en la Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias.

Artículo 16.- Jurisdicción competente

En los contratos suscritos con las personas usuarias se aplicará la legislación española y serán competentes para conocer de las controversias los Tribunales españoles en los términos fijados por la normativa procesal aplicable.

DISPOSICIONES FINALES

Primera. Habilitación de interpretación y aplicación.

El Consejo de Gobierno de la Ciudad Autónoma determinarán el órgano ejecutivo o directivo competente para:

- a) Interpretar y resolver cuantas cuestiones surjan de la aplicación de este Reglamento.
- b) Dictar las resoluciones e instrucciones complementarias necesarias para la ejecución y cumplimiento del presente Reglamento.

Segunda. Comunicación, publicación y entrada en vigor.

El Reglamento entrará en vigor el día siguiente de la publicación en el Boletín Oficial de la Ciudad Autónoma del texto íntegro objeto de aprobación definitiva.

Por lo expuesto y de acuerdo con los informes aportados al expediente se PROPONE que se adopte la siguiente:

Por todo lo expuesto, y de acuerdo con los informes aportados al expediente se PROPONE al Pleno de la Asamblea, previo Dictamen de la Comisión Permanente de Medio Ambiente y Sostenibilidad, la adopción del siguiente ACUERDO:

PRIMERO. Que previo dictamen de la Comisión de Medio Ambiente y Sostenibilidad y de acuerdo con las alegaciones presentadas y aceptadas, se proceda a la MODIFICACIÓN DEL TEXTO INICIAL DEL REGLAMENTO DEL SERVICIO DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (VTC) DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA, de acuerdo a la propuesta que se contiene en el informe jurídico.

SEGUNDO. Que las modificaciones a realizar en el texto de la aprobación inicial son las siguientes:

1º) Cambio en el texto del artículo 3. A. El texto inicial:

Artículo 3.- Parada y estacionamiento

1.- Cuando la parada y el estacionamiento para la subida y bajada de clientes se efectúe en el espacio público, se realizará de manera tal que se minimice la afección al tráfico rodado y a la ocupación del espacio público de estacionamiento, y con sujeción a lo dispuesto en el resto de la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

2.- Queda prohibida la parada o estacionamiento de vehículos de arrendamiento con conductor a menos de 150 metros de aeropuertos, puertos o intercambiadores de transportes que dispongan en el interior de sus respectivos recintos de aparcamiento público rotacional u otro estacionamiento adecuado para la subida y bajada de quienes utilicen sus servicios, todo ello para prevenir la congestión de tráfico en las vías perimetrales a tales equipamientos, salvo que se trate de vehículos acondicionados para que una persona pueda acceder, viajar y descender en su propia silla de ruedas.

3.- Las aplicaciones móviles y otros sistemas informáticos que dispongan de funciones de geolocalización y que se utilicen para la precontratación de vehículos destinados al arrendamiento con conductor impedirán que se puedan fijar puntos de inicio o fin en cualquier ubicación donde la parada no esté permitida para tales vehículos conforme a lo dispuesto por este Reglamento o el resto de la normativa aplicable.

4.- Los vehículos VTC no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasajeros en la calle si previamente no se ha contratado el servicio a través de la correspondiente aplicación informática.

5.-Queda prohibida la contratación del servicio directamente con el conductor a través de telefonía móvil u otro medio directo distinto a la aplicación informática requerida.

También se prohíbe la publicitación del servicio que incluya teléfono móvil o cualquier otra forma de contratación directa. Todas las contrataciones deberán realizarse telemáticamente con la empresa titular de la licencia a través de la aplicación digital.

Pasaría a ser:

“Artículo 3.- Parada y estacionamiento

1.- Cuando la parada y el estacionamiento para la subida y bajada de clientes se efectúe en el espacio público, se realizará de manera tal que se minimice la afección al tráfico rodado y a la ocupación del espacio público de estacionamiento, y con sujeción a lo dispuesto en el resto de la normativa vigente en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

2.- Queda prohibida la parada o estacionamiento de vehículos de arrendamiento con conductor a menos de 150 metros de aeropuertos, puertos o intercambiadores de transportes que dispongan en el interior de sus respectivos recintos de aparcamiento público rotacional u otro estacionamiento adecuado para la subida y bajada de quienes utilicen sus servicios, todo ello para prevenir la congestión de tráfico en las vías perimetrales a tales equipamientos, salvo que se trate de vehículos acondicionados para que una persona pueda acceder, viajar y descender en su propia silla de ruedas.

3.- Los vehículos VTC no disponen de paradas en la vía pública y no pueden recoger pasajeros en la calle si previamente no se ha contratado el servicio a través de la correspondiente aplicación informática.”

4.-Queda prohibida la contratación del servicio directamente con el conductor a través de telefonía móvil u otro medio directo distinto a la aplicación informática requerida.

También se prohíbe la publicitación del servicio que incluya teléfono móvil o cualquier otra forma de contratación directa. Todas las contrataciones deberán realizarse telemáticamente con la empresa titular de la licencia a través de la aplicación digital.

2º) Cambio en el texto del artículo 6 B. El texto inicial:

Artículo 6.- Medios de vigilancia y control.

1.- El control del cumplimiento de las obligaciones contempladas anteriormente podrá realizarse de manera automática a partir de la información recogida en el registro de comunicaciones de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor regulado en el artículo 2 del Real Decreto 1076/2017, de 29 de diciembre, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, en relación con la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

2.- Quienes conduzcan vehículos de arrendamiento con conductor tendrán la obligación de proporcionar a quienes tengan la condición de agentes de la autoridad en materia de tráfico la información precisa para acreditar el cumplimiento de las restricciones de circulación y estacionamiento establecidas en este Reglamento, incluyendo en particular la lectura del cuentakilómetros en relación con lo regulado en el apartado 1 del artículo 5 sobre limitación de circulación en vacío.

Pasaría a ser:

ARTÍCULO 6.- MEDIOS DE VIGILANCIA Y CONTROL

1.- El control del cumplimiento de las obligaciones contempladas anteriormente deberá realizarse de manera automática a partir del Servicio de Comunicaciones de los Servicios de Arrendamiento de Vehículos regulado en el artículo 2 del Real Decreto 785/2021, de 7 de septiembre, sobre el control de la explotación de las autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y estarán sujetos a las medidas de control establecidas en el artículo 1 del mencionado Real Decreto 785/2021.

2.- Quien conduzcan vehículos de arrendamiento con conductor tendrán la obligación de proporcionar a quienes tengan la condición de agentes de la autoridad en materia de tráfico la información precisa para acreditar el cumplimiento de las restricciones de circulación y estacionamiento establecidas en este Reglamento, incluyendo en particular la lectura del cuentakilómetros en relación con lo regulado en el apartado 1 del artículo 5 sobre limitación de circulación en vacío.

TERCERO. CONSIDERAR QUE LAS MODIFICACIONES REALIZADAS NO ALTERAN SUSTANCIALMENTE AL TEXTO Y NO AFECTA A LOS DERECHOS DE OTROS CIUDADANOS DE ACUERDO A LO CONTEMPLADO EN EL ARTÍCULO 84.2.D) DEL REGLAMENTO DE LA ASAMBLEA.

Se proceda a la aprobación definitiva del REGLAMENTO REGULADOR DE LOS SERVICIOS DE ARRENDAMIENTOS DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR EN LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA

El Partido Popular se manifiesta en disconformidad con el apartado TERCERO anterior, al considerar que la modificación propuesta de supresión del apartado 3º del artículo 3 del texto del Reglamento inicialmente aprobado y que establecía que:

“3.- Las aplicaciones móviles y otros sistemas informáticos que dispongan de funciones de geolocalización y que se utilicen para la precontratación de vehículos destinados al arrendamiento con conductor impedirán que se puedan fijar puntos de inicio o fin en cualquier ubicación donde la parada no esté permitida para tales vehículos conforme a lo dispuesto por este Reglamento o el resto de la normativa aplicable.”, si sería una modificación sustancial del texto y afecta a los derechos de otros ciudadanos, por lo que en cumplimiento de lo establecido en el art. 84.d (in fine) debería procederse a nueva exposición pública antes de la aprobación definitiva. ”

La supresión del apartado 3 del artículo tres del Reglamento Provisional, al entender que puede afecta a los derechos de otros ciudadanos, de acuerdo con lo contemplado en el art. 84.2 d) del Reglamento de la Asamblea, se somete a exposición pública durante treinta días a partir de su publicación para la presentación de alegaciones.

Sometida a votación la propuesta de **MODIFICACIÓN PARCIAL DEL REGLAMENTO DE V.T.C. SEGÚN LAS ALEGACIONES REALIZADAS Y DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL TEXTO**, fue aprobado por unanimidad de los presentes.

Por lo tanto mayoría absoluta, de conformidad con el artículo 58.3 del Reglamento de la Asamblea de Melilla.”

Lo que se comunica para su publicación y exposición pública, para general conocimiento.

Melilla 22 de agosto de 2023,
P.A. del Secretario Gral. Acctal de la Asamblea,
La Secretaria Técnica de Economía, Comercio, Innovación Tecnológica y Turismo,
Gema Viñas del Castillo