

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: