

Anexo II (b)

DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO, APROBADO POR EL DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

RELACIÓN DE DOCUMENTOS (Orden cronológico):

Nº de orden	Denominación del documento	Accesibilidad	Criterio o criterios que da lugar al carácter reservado ¹
1º	TEST DE EVALUACIÓN DE LA COMPETENCIA	Accesible	
2º	MEMORIAS JUSTIFICATIVA Y COMPLEMENTARIA	Accesible	
3º	MEMORIA ECONÓMICA	Accesible	
4º	INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO	Accesible	
5º	MEMORIA DE REPERCUSIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LA INFANCIA	Accesible	
6º	ACUERDO DE INICIO	Accesible	
7º	RESOLUCIÓN SOBRE EL TRÁMITE DE AUDIENCIA	Accesible	
8º	RESOLUCIÓN SOBRE EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA	Accesible	
9º	INFORME DE LA UNIDAD DE GÉNERO	Accesible	
10º	INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTOS	Accesible	
11º	INFORME DE LA SECRETARÍA GENERAL PARA LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA	Accesible	
12º	INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y USUARIAS DE ANDALUCÍA	Accesible	
13º	INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE GOBIERNOS LOCALES	Parcialmente accesible	2
14º	INFORME DEL CONSEJO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA DE ANDALUCÍA	Accesible	

./.



¹ Punto Quinto del Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, Criterios: **1.**-Intimidación de las personas, **2.**- Protección de datos de carácter personal, **3.**- Seguridad pública, **4.**-Funciones administrativas de vigilancia, inspección y control, **5.**-Secreto industrial y comercial, **6.**-Protección del interés general y de los derechos e intereses legítimos de terceros, **7.**- Otros.

Código Seguro De Verificación:	BY5742GBV9FYEKDVUP9SET3UY5D9SH	Fecha	24/02/2021
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/2



15°	INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRIBUTOS, FINANCIACIÓN, RELACIONES FINANCIERAS CCLL Y JUEGO	Accesible	
16°	INFORME DE VALORACIÓN DE ALEGACIONES	Parcialmente accesible	2
17°	INFORME DE LA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA	Accesible	
18°	INFORME DEL GABINETE JURÍDICO	Accesible	
19°	SOLICITUD DE INFORME AL CONSEJO DE TRANSPARENCIA Y PROTECCIÓN DE DATOS DE ANDALUCÍA	Accesible	
20°	INFORME DE VALORACIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS	Accesible	
21°	MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN	Accesible	
22°	INFORME DE VALORACIÓN DE IMPACTO ECONÓMICO Y SOCIAL	Accesible	
23°	ACUERDO DE CONTINUACIÓN DEL PROCEDIMIENTO	Accesible	
24°	INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DEL TAXI	Parcialmente accesible	2
25°	DICTAMEN DEL CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA	Parcialmente accesible	2

En virtud de lo establecido en el Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y dando cumplimiento a las Instrucciones de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información en cumplimiento de lo establecido en el citado Acuerdo, se emite la presente propuesta sobre la aplicación de los límites de acceso de los documentos que integran el expediente relativo al asunto indicado.

Fdo.: Mario Muñoz-Atanet Sánchez
Viceconsejero de Fomento, Infraestructuras y
Ordenación del Territorio



Código Seguro De Verificación:	BY5742GBV9FYEKDVUP9SET3UY5D9SH	Fecha	24/02/2021
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/2





Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y CONOCIMIENTO

CÓDIGO IDENTIFICATIVO

Nº REGISTRO, FECHA Y HORA

CRITERIOS PARA DETERMINAR LA INCIDENCIA DE UN PROYECTO DE NORMA EN RELACIÓN AL INFORME PRECEPTIVO PREVISTO EN EL ARTÍCULO 3.i) DE LA LEY 6/2007, DE 26 DE JUNIO, DE PROMOCIÓN Y DEFENSA DE LA COMPETENCIA DE ANDALUCÍA

Consejería: FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO	
Centro Directivo proponente: DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD	
Título del proyecto normativo: PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO	
Titular del Centro Directivo: MARIO MUÑOZ-ATANET	
Fecha de remisión: 13/01/2020	Email contacto: subdireccion.dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

1 EVALUACIÓN PREVIA DE LA NECESIDAD DE INFORME

Para establecer si el proyecto de norma tiene incidencia en las actividades económicas, en la competencia efectiva y en la unidad de mercado; y determinar si es necesario solicitar el preceptivo informe, debe analizarse y contestarse en primer lugar a la siguiente pregunta.

¿La norma prevista regula un sector económico o mercado? SÍ NO

En el supuesto de que esta respuesta sea negativa, este formulario será debidamente suscrito por el titular del Centro Directivo, se incorporará al expediente y se continuará con la tramitación de la norma.

En el supuesto de que la respuesta sea afirmativa, debe analizarse y contestarse a la siguiente pregunta:

¿La norma prevista, considerando los criterios del Anexo II de la Resolución de 19 de abril de 2016, del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, incide en la competencia efectiva, en la unidad de mercado o en las actividades económicas, principalmente, cuando afecten a los operadores económicos o al empleo? SÍ NO

En el supuesto de que esta respuesta sea negativa, este formulario será debidamente suscrito por el titular del Centro Directivo, se incorporará al expediente y se continuará con la tramitación de la norma.

En el supuesto en el que, por aplicación de los referidos criterios del Anexo II, se determine que el proyecto normativo tiene incidencia, el Centro Directivo encargado de la tramitación del proyecto normativo solicitará a la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía la emisión del referido informe preceptivo, de conformidad con lo previsto en el apartado segundo de la Resolución de 19 de abril de 2016, del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía.

2 LUGAR, FECHA Y FIRMA

En SEVILLA a 14 de Enero de 2020

EL/LA TITULAR DEL CENTRO DIRECTIVO

Fdo. MARIO MUÑOZ-ATANET

SECRETARÍA GENERAL DE LA AGENCIA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA DE ANDALUCÍA

PROTECCIÓN DE DATOS

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía le informa que los datos personales obtenidos mediante la cumplimentación de este documento/impresso/formulario y demás que se adjuntan van a ser incorporados, para su tratamiento, en el fichero Gestión de peticiones de informes sobre proyectos normativos. Asimismo, se le informa que la recogida y tratamiento de dichos datos tienen como finalidad el registro y gestión de las peticiones de los informes contemplados en el artículo 3.i) de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía.

De acuerdo con lo previsto en la citada Ley Orgánica, puede ejercitar los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición dirigiendo un escrito a Secretaría General de la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía, Avda. de la Borbolla, nº 1, 41004 Sevilla.



002473D



CÓDIGO IDENTIFICATIVO

Nº REGISTRO, FECHA Y HORA

FORMULARIO PARA EVALUAR LOS EFECTOS DE UN PROYECTO NORMATIVO SOBRE LA COMPETENCIA EFECTIVA, UNIDAD DE MERCADO Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS. (Código procedimiento: 11066)

Consejería: Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio		
Centro Directivo proponente: Dirección General de Movilidad		
Título del proyecto normativo: Decreto por el que se modifica el Decreto 35/2012, de 21 de febrero		
Titular del Centro Directivo: Mario Muñoz - Atanet		
Fecha de remisión:	Teléfono contacto: 955058350	Email contacto: subdireccion.dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Una vez que resulta que el proyecto normativo incide en las actividades económicas, en la competencia efectiva en los mercados o en la unidad de mercado, se trata de evaluar los efectos específicos de las medidas que se proponen. Para la determinación de tales efectos, se plantea el siguiente formulario, que permite identificarlos de forma rápida y sencilla. La información y documentación al respecto, puede aportarse rellenando los correspondientes apartados de este modelo o adjuntando los datos que se consideren oportunos.

1	IDENTIFICACIÓN DE LOS OBJETIVOS DE LA NORMA
<p>En este campo se analizarán los objetivos que pretenden conseguirse con el Anteproyecto de Ley o el Proyecto normativo de disposición reglamentaria y las razones que los justifiquen. Para ello utilice el espacio que considere necesario:</p> <p>Con esta nueva regulación se pretende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acabar con la inseguridad jurídica que suscita la regulación vigente tras la anulación de varios de sus preceptos por el Alto Tribunal. • Cumplimiento de la normativa vigente en materia de transporte terrestre. • Adecuar el régimen del transporte discrecional de viajeros en vehículo auto taxi a los nuevos criterios expuestos por el Alto Tribunal en relación con los requisitos que afectan a las personas titulares de la licencia, antigüedad y requisitos de los vehículos, y a la prestación del servicio. • Mejorar la competitividad del sector del taxi frente a otras alternativas de transportes de viajeros similares que concurren en el mismo mercado con medidas que impulsan la modernización y flexibilización del sector en beneficio del interés general de la ciudadanía. Asegurando de esta manera una convivencia armonizada y equilibrada entre los taxis y VTC. 	

2	ANÁLISIS DE LA PROPUESTA NORMATIVA SOBRE LA BASE DE LOS PRINCIPIOS DE LA BUENA REGULACIÓN ECONÓMICA
<p>Se trata de evaluar el marco normativo previo a la regulación del mercado y de la modificación propuesta. Ello, de acuerdo con los siguientes principios recogidos en el artículo 2.2 de la Ley 6/2007, de 26 de junio de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía. Para ello, utilice el espacio que considere necesario en cada uno de los apartados referidos a cada principio:</p>	
2.A.	NECESIDAD
<p>Determinar si la intervención regulatoria está justificada en la salvaguarda de una razón de interés general, o para resolver fallos del mercado, es decir, cuando el funcionamiento del mercado no es eficiente en la asignación de los recursos disponibles:</p> <p>El proyecto de Decreto cumple con el principio de necesidad ya que obedece principalmente a las siguientes razones, la obligación legal de modificar el reglamento del taxi tras quedar anulados varios de sus artículos por sentencia judicial del Tribunal Supremo de 15 de junio de 2018, la conveniencia de modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios por los vehículos auto taxi teniendo en cuenta la nueva realidad social y tecnológica del momento con medidas que le permiten incrementar su calidad, competitividad y sostenibilidad frente a otras alternativas de transportes de viajeros similares que compiten directamente en el mismo mercado, así como garantizar de una manera más eficaz las exigencias y demandas de la ciudadanía que reclaman un servicio de transporte más seguro, transparente y de calidad.</p>	



002473/3/A02D

2	ANÁLISIS DE LA PROPUESTA NORMATIVA SOBRE LA BASE DE LOS PRINCIPIOS DE LA BUENA REGULACIÓN ECONÓMICA (Continuación)
2.B.	PROPORCIONALIDAD
<p>Establecer si las medidas e instrumentos concretos propuestos por la nueva regulación son los más adecuados para garantizar la consecución de la razón de interés general invocada o para resolver el fallo del mercado detectado, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas y menos distorsionadoras que permitan obtener el mismo resultado.</p> <p>El proyecto cumple con el principio de proporcionalidad ya que la nueva regulación no añade nuevas cargas administrativas simplemente contiene la regulación imprescindible para abordar la modificación parcial del reglamento andaluz del taxi, con una regulación que se adapta a lo preceptuado por los órganos judiciales con ocasión de la impugnación judicial de la regulación anterior; al tiempo que se ajusta a la nueva realidad social y tecnológica del momento así como a las necesidades y exigencias de los usuarios de este tipo de transportes, en términos de transparencia y calidad.</p>	
2.C.	EFICACIA
<p>Una norma eficaz es aquella que permite la consecución de los objetivos que persigue, esto es, atender a la razón de interés general o resolver el fallo del mercado detectado.</p> <p>El proyecto cumple el principio de eficacia toda vez que resulta la alternativa que mejor responde a las necesidades a cubrir y a los objetivos a alcanzar.</p> <p>Se actualiza la normativa en la materia adaptándola al marco regulatorio general de conformidad con la doctrina del Alto Tribunal e integrándola en un único texto a la vez que contribuye a modernizar y flexibilizar un sector que se encuentra en un momento de gran cambio y evolución.</p>	
2.D.	EFICIENCIA
<p>Identificar los costes y recursos a utilizar, y los resultados y beneficios de la propuesta.</p> <p>El proyecto cumple con el principio de eficiencia ya que la iniciativa normativa apuesta por la instauración de un marco normativo homogéneo y estable de referencia para los diferentes entes locales, que dentro de sus respectivos ámbitos territoriales tendrán la potestad de desarrollarlo.</p>	
2.E.	TRANSPARENCIA
<p>Los objetivos de la regulación y su justificación deben ser definidos claramente. La transparencia debe ser un principio que impere en los procesos de elaboración de las normas.</p> <p>En aplicación del principio de transparencia, y a fin de asegurar la participación ciudadana, con carácter previo a la elaboración del proyecto se ha recabado la opinión de la ciudadanía a través del portal web de la Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio, de acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, recibiendo al efecto observaciones de principales asociaciones del sector.</p> <p>Asimismo, con el propósito de conseguir el mayor consenso posible y garantizar una adecuada participación de la ciudadanía, organizaciones y asociaciones que los representan se realizará los preceptivos trámites de audiencia e información pública, y se recabará los informes preceptivos de todos los órganos implicados en el proyecto.</p>	
2.F.	SEGURIDAD JURÍDICA
<p>Las facultades de iniciativa normativa se ejercerán de manera coherente con el resto del ordenamiento para generar un marco normativo estable y predecible, creando un entorno de certidumbre que facilite la actuación de los ciudadanos y las empresas y la adopción de sus decisiones económicas. La normativa propuesta es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la UE, creando un entorno de certidumbre y de seguridad jurídica, toda vez que la modificación propuesta se atiene tanto a lo preceptuado por los órganos judiciales, como a la nuevas exigencias de movilidad tan demandada por la ciudadanía en general.</p>	

2	ANÁLISIS DE LA PROPUESTA NORMATIVA SOBRE LA BASE DE LOS PRINCIPIOS DE LA BUENA REGULACIÓN ECONÓMICA (Continuación)
2.G.	SIMPLICIDAD
<p>Toda iniciativa normativa debe atender a la consecución de un marco normativo sencillo, claro y poco disperso, que facilite el conocimiento y la comprensión del mismo.</p> <p>La simplicidad del texto se ha visto condicionada por el marco jurídico de referencia del proyecto, integrado por diversas normas de ámbito europeo, nacional y autonómico dictadas en diversos momentos, que ha sido necesario acompañar.</p> <p>Ahora bien, teniendo en cuenta que está dirigido en exclusiva a profesionales del sector, se considera que resulta claro y comprensible para sus destinatarios.</p>	
2.H.	ACCESIBILIDAD
<p>Se refiere a establecer mecanismos de consulta con los agentes implicados que estimulen su participación activa en el proceso de elaboración normativa, así como instrumentos de acceso sencillo a la regulación vigente.</p> <p>Se ha realizado en la consulta pública previa habiéndose recibido observaciones del colectivo afectado.</p> <p>Está previsto realizar los preceptivos trámites de audiencia e información pública, así como recabar los informes preceptivos de todos los órganos implicados en el proyecto.</p>	

3	EFFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA EFECTIVA
<p>El objetivo de este bloque de criterios es analizar si la norma proyectada es susceptible de introducir elementos que distorsionen la competencia efectiva. Para ello, se dará respuesta a las siguientes cuestiones:</p> <p>3.a. Señale el supuesto o supuestos por el que la norma limita el libre acceso de las empresas al mercado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Otorga derechos exclusivos o preferentes para la explotación de algún recurso, la producción de un determinado bien o la prestación de algún servicio en el mercado. <input checked="" type="checkbox"/> Establece requisitos previos de acceso al mercado, tales como la necesidad de obtener licencias, permisos o autorizaciones. <input type="checkbox"/> Limita la posibilidad de algunas empresas para prestar un servicio, ofrecer un bien o participar en una actividad comercial. <input type="checkbox"/> Incrementa de forma significativa las restricciones técnicas o los costes de entrada o salida del mercado, que podrían dificultar el acceso de nuevas empresas o la salida de las ya existentes. <input checked="" type="checkbox"/> Restringe el ejercicio de una actividad económica en un espacio geográfico. <p>Indique el precepto normativo que contiene la limitación señalada o indique las dudas que este apartado pueda plantearle: La actividad del taxi precisa para su desarrollo por las personas interesadas la previa obtención de licencia municipal y autorización otorgada por la Administración autonómica.</p> <p>El espacio geográfico del decreto afecta a la Comunidad Autónoma de Andalucía en su conjunto.</p>	
<p>3.b. Señale el supuesto por el que la norma restringe la libre competencia entre las empresas que operan en el mercado:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Limita la oferta de las diferentes empresas. <input type="checkbox"/> Introduce controles de precios de venta de bienes y servicios, ya sea porque incluye orientaciones sobre los mismos o porque establece precios mínimos o máximos. <input type="checkbox"/> Establece restricciones a la publicidad y/o a la comercialización de determinados bienes y servicios. <input type="checkbox"/> Impone normas técnicas o de calidad a los productos que puedan resultar excesivas si se comparan con las existentes en mercados similares, y genera, así, ventajas para algunas. <input type="checkbox"/> Concede a determinados operadores del mercado un trato ventajoso con respecto a otros competidores actuales o potenciales. <p>Indique el precepto normativo que contiene la limitación señalada o indique las dudas que este apartado pueda plantearle: La norma propuesta no restringe la libre competencia entre las empresas que operan en el mercado.</p>	

002473/3/A02D

3	EFFECTOS SOBRE LA COMPETENCIA EFECTIVA (Continuación)
<p>3.c. Señale el supuesto por el que la norma reduce los incentivos para competir entre empresas:</p> <p><input type="checkbox"/> Permite un régimen de autorregulación o corregulación de determinadas actividades económicas o profesionales.</p> <p><input type="checkbox"/> Incrementa los costes derivados del cambio de proveedor, restringiendo o limitando la libertad de elección del consumidor o usuarios.</p> <p><input type="checkbox"/> Exime de la aplicación de la legislación general de defensa de la competencia.</p> <p><input type="checkbox"/> Exige o fomenta la publicación de información sobre producción, precios, ventas o costes de los operadores, que pudiera facilitar conductas anticompetitivas.</p> <p><input type="checkbox"/> Genera incertidumbre regulatoria para los nuevos entrantes.</p> <p>Indique el precepto normativo que contiene la limitación señalada o indique las dudas que este apartado pueda plantearle: El proyecto no tiene ninguno de los efectos indicados.</p>	

4	EFFECTOS EN LA UNIDAD DE MERCADO
<p>La finalidad del presente bloque es determinar si el proyecto normativo establece algún obstáculo a la libertad de establecimiento y a la libertad de circulación de los operadores económicos, de acuerdo con lo previsto en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM). A tal efecto, se analizarán, entre otras, las cuestiones que se recogen a continuación.</p> <p>Si bien, y con carácter preliminar, ha de indicarse que el contenido del presente apartado ha sido adaptado a las recientes Sentencias del Tribunal Constitucional resolutorias de los recursos de inconstitucionalidad 1397-2014; 1411-2014 y 1454-2014 interpuestos, correlativamente, por el Parlamento de Cataluña (STC 79/2017, de 22 de junio), el Gobierno de la misma Comunidad Autónoma (STC 110/2017, de 5 de octubre), y por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía (STC 111/2017, de 5 de octubre) por las que se han declarado inconstitucionales y, por tanto nulos los preceptos que sustentan el principio de eficacia nacional (letras b, c y e) del artículo 18.2; artículo 6, 19 y 20; artículo 21.2 c) y disposición adicional décima de la LGUM).</p> <p>4.a. Indique si el proyecto normativo regula o afecta al acceso de una actividad económica y su ejercicio y estaría, por tanto, dentro del ámbito de aplicación de la LGUM (artículo 2 de la LGUM):</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sí.</p> <p><input type="checkbox"/> No, la actividad económica regulada en el proyecto normativo no puede ser considerada de mercado por no ser prestada en condiciones de oferta y demanda (prestación de servicios públicos)</p>	
<p>4.b. Señale si el proyecto normativo impone un régimen de intervención administrativa u otras exigencias de acceso o ejercicio y, en su caso, indique cuál de los siguientes:</p> <p><input type="checkbox"/> Autorización o Registro constitutivo. <input type="checkbox"/> Declaración responsable.</p> <p><input type="checkbox"/> Comunicación previa. <input checked="" type="checkbox"/> Requisito de acceso o de ejercicio de la actividad.</p> <p>En caso de que marque alguna de estas casillas, utilice el espacio a continuación para identificar cada régimen de intervención y los requisitos o exigencias de acceso o ejercicio regulados en la norma y los preceptos de la norma en los que aparecen recogidos.</p>	
1. Artículo 27. Requisitos para la obtención de la licencia, apartado 1, letras a, j, K y l	
2. Artículo 31.5 c) Características de los vehículos adscritos a una licencia de servicio de taxi	
3. Artículo 48.f. Documentación que se ha de llevar a bordo del vehículo	
4. Artículo 55.1 Derechos de las personas usuarias	
5.-	
6.-	
<p>En el supuesto en el que la norma prevea varios tipos de intervención, se rellenará por cada uno de ellos de forma diferenciada los apartados 4.c y siguientes.</p> <p>4.c. Identifique el régimen de autorización de acceso o ejercicio, e indique si está justificado en virtud de alguna razón imperiosa de interés general de las recogidas a continuación (artículo 17.1 de la LGUM).</p> <p>Autorización: <u>Requisitos para el ejercicio de la actividad del taxi</u></p> <p>Justificada por:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Razones de orden público.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Seguridad pública.</p> <p><input type="checkbox"/> Salud pública.</p>	

4	EFECTOS EN LA UNIDAD DE MERCADO (Continuación)
	<p><input checked="" type="checkbox"/> Protección del medio ambiente.</p> <p><input type="checkbox"/> Prevención de daños sobre el medioambiente y el entorno urbano (sólo en caso de que la autorización se refiera a instalaciones o infraestructuras físicas necesarias para el ejercicio de la actividad económica).</p> <p><input type="checkbox"/> Patrimonio histórico-artístico (sólo en caso de que la autorización se refiera a instalaciones o infraestructuras físicas necesarias para el ejercicio de la actividad económica).</p> <p><input type="checkbox"/> Escasez de recursos naturales.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Utilización de dominio público.</p> <p><input type="checkbox"/> Existencia de inequívocos impedimentos técnicos.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Servicios públicos sometidos a tarifas reguladas.</p> <p><input type="checkbox"/> Ninguna de las anteriores.</p> <p>Especifique si el régimen de autorización tiene base en una normativa de la Unión Europea o Tratados y convenios internacionales, incluyendo la aplicación, en su caso, del principio de precaución (artículo 17.1 d) de la LGUM) o de la aplicación de una norma de rango legal.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Sí</p> <p><input type="checkbox"/> No</p> <p>En caso de respuesta afirmativa, identifique la disposición de la normativa de la Unión Europea, tratado o convenio internacional o de la norma de rango legal de la que trae consecuencia.</p> <p><u>Ley 16/1987, de 30 de julio y la Ley 2/2003, de 12 de mayo, Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre</u></p> <p>Incluir, en su caso, si es proporcionado dicho mecanismo de intervención y una breve justificación de la respuesta.</p> <p>Los requisitos contenidos en el proyecto de norma están previstos en la normativa citada.</p> <p>En caso de que exista más de un régimen de autorización, identifíquelos a continuación e indique para cada uno de ellos en base a qué razón de las anteriores está justificado; si tiene base en una normativa de la Unión Europea o Tratados y convenios internacionales, incluyendo la aplicación, en su caso, del principio de precaución (artículo 17.1 d) de la LGUM) o de la aplicación de una norma de rango legal; en su caso, la disposición de la normativa de la Unión Europea, tratado o convenio internacional o de la norma de rango legal de la que trae consecuencia; y si es proporcionado dicho mecanismo de intervención, con una breve justificación de la respuesta.</p>
	<p>4.d. Identifique el mecanismo de declaración responsable, y señale si está justificado por la exigencia de requisitos vinculados a la protección de una razón imperiosa de interés general de 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, por remisión de lo recogido en el artículo 17.2 y 5 de la LGUM, y que a continuación se relacionan:</p> <p>Declaración responsable:.....</p> <p>Justificada por:</p> <p><input type="checkbox"/> Orden público.</p> <p><input type="checkbox"/> Seguridad pública.</p> <p><input type="checkbox"/> Protección civil.</p> <p><input type="checkbox"/> Salud pública.</p> <p><input type="checkbox"/> Preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social</p> <p><input type="checkbox"/> Protección de los consumidores.</p> <p><input type="checkbox"/> Protección de los destinatarios de servicios y de los trabajadores.</p> <p><input type="checkbox"/> Exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales.</p> <p><input type="checkbox"/> Lucha contra el fraude.</p> <p><input type="checkbox"/> Protección del medio ambiente y del entorno urbano.</p> <p><input type="checkbox"/> Sanidad animal.</p> <p><input type="checkbox"/> Propiedad intelectual e industrial.</p> <p><input type="checkbox"/> Conservación del patrimonio histórico y artístico nacional.</p> <p><input type="checkbox"/> Objetivos de la política social y cultural.</p> <p><input type="checkbox"/> Ninguna de las anteriores.</p> <p>Incorpore, en su caso, si es proporcionado dicho mecanismo de intervención y una breve justificación de la respuesta.</p> <p>En caso de que exista más de una declaración responsable, identifíquelas a continuación e indique para cada una de ellas en base a qué razón de las anteriores está justificada; y si es proporcionado dicho mecanismo de intervención, con una breve justificación de la respuesta.</p>

4 EFECTOS EN LA UNIDAD DE MERCADO (Continuación)

4.e. Identifique el régimen de comunicación, e indique si está justificado en la medida en que, por alguna razón imperiosa de interés general, es preciso conocer el número de operadores económicos, las instalaciones o las infraestructuras físicas en el mercado (artículo 17.3 en conexión con el artículo 5 de la LGUM).

Especifique la razón imperiosa de interés general que justifica que la Administración deba conocer estas circunstancias.

Comunicación: _____

Justificada por:

- Orden público.
- Seguridad pública.
- Protección civil.
- Salud pública.
- Preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social
- Protección de los consumidores.
- Protección de los destinatarios de servicios y de los trabajadores.
- Exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales.
- Lucha contra el fraude.
- Protección del medio ambiente y del entorno urbano.
- Sanidad animal.
- Propiedad intelectual e industrial.
- Conservación del patrimonio histórico y artístico nacional.
- Objetivos de la política social y cultural.

Añada, en su caso, si es proporcionado este mecanismo de intervención y una breve justificación de la respuesta:

En caso de que exista más de un régimen de comunicación, identifíquelos a continuación e indique para cada uno de ellos en base a qué razón de las anteriores está justificado; y si es proporcionado dicho mecanismo de intervención, con una breve justificación de la respuesta.

4.f. Señale si el proyecto normativo impone algún requisito expresamente prohibido por el artículo 18.2 de la LGUM:

- Requisitos discriminatorios basados en el lugar de residencia del operador.
- Requisitos de naturaleza económica.
- Requisitos que contengan la obligación de haber realizado inversiones en el territorio de la autoridad competente.
- Requisitos de seguros o garantías adicionales a los de la autoridad de origen.
- Requisitos para acreditar la equivalencia de las condiciones cumplidas en el territorio de establecimiento al objeto de obtención de ventajas.
- Requisitos de intervención de competidores en la concesión de las autorizaciones.
- Otros requisitos que no guarden relación directa con el objeto de la actividad económica o con su ejercicio.

Describa, en su caso, brevemente una justificación de los mismos:

4 EFECTOS EN LA UNIDAD DE MERCADO (Continuación)

4.g. Especifique si la norma supedita el acceso o ejercicio de la actividad a algún otro requisito:

- No
 Sí.

En caso de que la respuesta sea afirmativa, indique el requisito y la razón imperiosa de interés general que lo justifica:

Requisito:

Justificada por:

- Orden público.
 Seguridad pública.
 Protección civil.
 Salud pública.
 Preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social
 Protección de los consumidores.
 Protección de los destinatarios de servicios y de los trabajadores.
 Exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales.
 Lucha contra el fraude.
 Protección del medio ambiente y del entorno urbano.
 Sanidad animal.
 Propiedad intelectual e industrial.
 Conservación del patrimonio histórico y artístico nacional.
 Objetivos de la política social y cultural.

Incorpore, en su caso, una referencia a la proporcionalidad del requisito:

En el supuesto de que se establezca más de un requisito, identifíquelos a continuación y precise por cada uno de ellos la razón imperiosa de interés general que lo sustenta, así como una breve justificación en términos de proporcionalidad:

4.h. Describa si la norma genera duplicidades, un exceso de regulación o se regulan los mismos aspectos en distintas normas, de modo que se produzcan incoherencias, divergencias entre territorios o inseguridad jurídica.

El proyecto de norma solamente implementa requisitos contemplados en la Ley 16/1987, de 30 de julio y sus normas de aplicación, ateniéndose a la doctrina expuesta por el Tribunal Supremo en su sentencia de 15 de junio de 2018.

5	IMPACTO SOBRE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS
<p>El objetivo de este bloque de criterios es evaluar si el proyecto normativo pudiera tener efectos sobre las actividades económicas. Para ello, se plantea un listado, en forma de cuestionario, que permite identificar de forma sencilla la existencia de tales efectos y facilitar la tarea de evaluación de su impacto.</p>	
<p>5.1. Características generales del sector y de los mercados afectados por la regulación.</p> <p>a) Datos económicos del sector a regular.</p> <p>b) Datos referidos a la relación de los agentes económicos implicados.</p> <p>c) Análisis de la existencia de trabas a la entrada/salida del mercado.</p> <p>d) Determinar si el mercado presenta un alto grado de concentración.</p> <p>La documentación sobre las características generales del sector y de los mercados afectados por la regulación, se aportará en aquellos aspectos en los que se determinen efectos generales en función de las respuestas afirmativas del resto del cuestionario.</p> <p>El proyecto normativo contiene una regulación que afecta únicamente a los profesionales del sector, siendo la incidencia sobre el resto de mercado meramente indirecta o colateral. Los agentes económicos implicados son únicamente los profesionales prestadores del servicio, sin que exista traba a la entrada y salida de este mercado, simplemente se trata de una actividad sometida a la regulación de las Administraciones competentes por razones de interés público.</p> <p>Respecto al número de licencias que pueden operar en cada municipio es competencia atribuida a los entes locales.</p>	
<p>5.2. Impacto sobre las empresas y las PYMEs.</p> <p>En particular, ¿la norma tiene una incidencia diferencial en las empresas en función de su tamaño, esto es en las PYMEs? <input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> NO AFECTA</p> <p>Además de las repercusiones directas que puede tener la normativa en el ámbito empresarial; para identificar posibles efectos indirectos pueden plantearse preguntas como:</p> <p>¿Se favorece la capacidad emprendedora mediante la eliminación de trámites o restricciones? <input checked="" type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> NO AFECTA</p> <p>¿Se aumentan los costes operativos a las empresas? <input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> NO AFECTA</p> <p>¿La norma impone obligaciones a las empresas que generan costes distintos que las de sus competidoras en otras Comunidades Autónomas, países de la UE o fuera de la UE? <input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> NO AFECTA</p> <p>¿Se facilita o promueve la actividad de investigación o desarrollo? <input type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO <input checked="" type="checkbox"/> NO AFECTA</p> <p>¿Se facilita la incorporación de nuevas tecnologías al proceso productivo? <input checked="" type="checkbox"/> SÍ <input type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> NO AFECTA</p> <p>En caso de que se indiquen efectos negativos sobre las empresas y las PYMEs en algunas de las cuestiones planteadas deben aportarse datos relacionados con que justifiquen dichos efectos.</p>	

5	IMPACTO SOBRE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS (Continuación)						
5.3 Efectos en el empleo							
¿La norma prevista regula las características de la contratación laboral a un nivel general o sectorial?	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">Sí</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">No afecta</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>	Sí	No	No afecta	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sí	No	No afecta					
<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
Además de las repercusiones directas que pueda tener la normativa en el ámbito laboral para identificar posibles efectos indirectos pueden plantearse cuestiones como:							
¿Se facilita o promueve la creación de empleo? Especifique si ello se produce	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">Sí</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">No afecta</td> </tr> </table>	Sí	No	No afecta			
Sí	No	No afecta					
<ul style="list-style-type: none"> • Por medidas directas establecidas en la norma, como pueden ser la reducción de costes o los incentivos a la contratación <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> No afecta 							
<ul style="list-style-type: none"> • Por los efectos económicos indirectos o inducidos por la norma <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input checked="" type="checkbox"/> No afecta 							
<ul style="list-style-type: none"> • A través de medidas específicas para la inclusión de mujeres u otros colectivos en el mundo laboral. <input type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
¿Se induce directa o indirectamente la destrucción de empleo?	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">Sí</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">No afecta</td> </tr> </table>	Sí	No	No afecta			
Sí	No	No afecta					
<ul style="list-style-type: none"> • Mediante nuevos costes o restricciones <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
<ul style="list-style-type: none"> • Mediante otros aspectos <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
¿Se modifican las condiciones de organización del trabajo en las empresas afectadas? Especifique el tipo de medidas:	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">Sí</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">No afecta</td> </tr> </table>	Sí	No	No afecta			
Sí	No	No afecta					
<ul style="list-style-type: none"> • Igualdad de género. <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
<ul style="list-style-type: none"> • Promoción laboral y/o reciclaje. <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
<ul style="list-style-type: none"> • Seguridad y salud laboral. <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
<ul style="list-style-type: none"> • Otro tipo de medidas. <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
¿La norma tiene efectos en la productividad de las personas trabajadoras y empresas?	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;">Sí</td> <td style="text-align: center;">No</td> <td style="text-align: center;">No afecta</td> </tr> </table>	Sí	No	No afecta			
Sí	No	No afecta					
<ul style="list-style-type: none"> • Mediante inversiones o innovaciones <input checked="" type="checkbox"/> Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
<ul style="list-style-type: none"> • Mediante la cualificación de las plantillas. <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
<ul style="list-style-type: none"> • Mediante otros aspectos <input type="checkbox"/> Sí <input checked="" type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> No afecta 							
En caso de que se indiquen efectos negativos sobre el empleo en algunas de las cuestiones planteadas deben desarrollarse y precisarse los aspectos relevantes del cuestionario y aportarse datos sobre volumen de empleo, características de la contratación y en su caso sobre la economía irregular en el sector.							
5.4. Efectos en las personas consumidoras y usuarias.							
¿La regulación proyectada amplía la capacidad de elegir?	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> SI</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> NO</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> NO AFECTA</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA			
<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA					
¿Se aumenta o se disminuye la oferta de bienes o servicios a su disposición?	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> SI</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> NO</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> NO AFECTA</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA			
<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA					
¿Los consumidores y usuarios pueden obtener con facilidad información de todo tipo acerca de los productos u oferentes alternativos?	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> SI</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> NO</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> NO AFECTA</td> </tr> </table>	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA			
<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA					
¿La información disponible es escasa o poco transparente?	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> SI</td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> NO</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> NO AFECTA</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA			
<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA					
¿Se afecta la protección de los derechos o intereses de los consumidores y usuarios?	<table border="0"> <tr> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> SI</td> <td style="text-align: center;"><input checked="" type="checkbox"/> NO</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> NO AFECTA</td> </tr> </table>	<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA			
<input type="checkbox"/> SI	<input checked="" type="checkbox"/> NO	<input type="checkbox"/> NO AFECTA					
En caso de que se indiquen efectos negativos en algunas de las cuestiones planteadas deben aportarse datos al respecto.							

5	IMPACTO SOBRE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS (Continuación)
5.5. Efectos sobre los precios de los productos y servicios.	
¿Se restringe o limita la oferta de los productos y servicios?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> NO AFECTA
¿Se regulan tributos o cargas económicas a los operadores que podrán ser repercutidas en los precios?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> NO AFECTA
¿Se establecen tarifas o precios?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> NO AFECTA
¿Se prevé la actualización de los precios o tarifas mediante la referencia a un índice o indicador?	<input type="checkbox"/> SÍ <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> NO AFECTA
En caso de que se indiquen efectos negativos en algunas de las cuestiones planteadas deben aportarse datos en relación a dichos efectos.	

6	LUGAR, FECHA Y FIRMA
En En Sevilla a 14 de enero de 2020	
LA PERSONA TITULAR DEL CENTRO DIRECTIVO	
	
Fdo.: Mario Muñoz-Atanet Sánchez	

SECRETARÍA GENERAL DE LA AGENCIA DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA DE ANDALUCÍA

Código Directorio Común de Unidades Orgánicas y Oficinas: A 0 1 0 2 4 5 8 1

**MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL
REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN
AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO**

A los efectos previstos en el artículo 45.1a) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, se emite el presente informe justificativo de la necesidad y oportunidad del proyecto de decreto arriba referenciado.

Constando de los siguientes epígrafes:

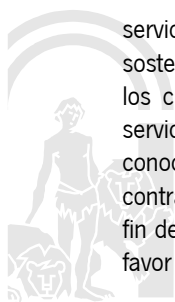
1. Juicio de oportunidad del proyecto.

Desde la publicación del Reglamento de los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, además de haberse producido cambios de gran importancia en la realidad del mercado de transportes terrestre de viajeros han tenido lugar varios pronunciamientos judiciales que afectan de manera significativa a su contenido, lo que hace preciso llevar a cabo su revisión para ajustarlo a estas modificaciones sustantivas y al mismo tiempo introducir una nueva regulación que permita la modernización y flexibilidad del sector del taxi tan demandada por los usuarios.

De un lado, por sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 2963/2015 de 30 de diciembre, se anulan los artículos 11.1; 24.1.b); 27.1.a); 27.1.c); 31.2.d); 34; 37 y la Disposición transitoria tercera, apartado tercero del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, en el sentido de permitir que una persona jurídica sea titular de una licencia, eliminando la necesidad de prestación personal del servicio por el titular de la licencia y la exigencia de que dicho titular disponga de permiso de conducción. Asimismo, se elimina la obligatoriedad de la placa de servicio público, así como todo lo concerniente a la regulación meteorológica de los aparatos taxímetros por ser esta una competencia estatal en virtud del artículo 149.1. 12ª de la Constitución

Por otro, la Sentencia del Tribunal Supremo n.º 1018/2018, de 15 de junio, en la que se confirma la anulación de los artículos expresados en la anterior, declara nulo el artículo 31.5 que exigía la condición de que el vehículo no rebasará la antigüedad de dos años en el momento de otorgamiento inicial de la licencia. No obstante, en ejecución de las previsiones contenidas en la normativa general en materia de transporte y velando por la seguridad en el tráfico por carretera de las personas se ha considerado oportuno establecer un tope máximo de antigüedad para poder seguir prestando el servicio de transporte público.

Asimismo, se ha considerado conveniente modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios por los vehículos auto taxi con medidas que le permiten incrementar su calidad, competitividad y sostenibilidad frente a otras alternativas de transporte, mejorando de esta manera el servicio que prestan a los ciudadanos. Entre dichas medidas se ha estimado procedente, ofrecer el precio cerrado para los servicios previamente contratados por una aplicación tecnológica, de manera que los usuarios puedan conocer de forma anticipada la tarifa máxima que pagaran al final del trayecto, y por otro, facultar la contratación del servicio por plaza y cobro individual en supuestos de gran generación de demandas con el fin de abaratar el coste de los trayectos y contribuir a reducir el volumen del tráfico y la contaminación en favor de una movilidad sostenible.



Código Seguro De Verificación:	BY5747PC87Y3S82TNPQ6UVW5EA42DV	Fecha	15/01/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/7



En definitiva con esta nueva regulación se persigue, por un lado, ajustar el contenido del reglamento del taxi a la doctrina del Tribunal Supremo sentada en su sentencia de 15 de junio de 2018, y por otro lado, adaptar la normativa a la evolución tecnológica y de mercado, a fin de lograr un sector más competitivo que permita mejorar la atención de los derechos de los usuarios,

2. Juicio de legalidad.

El artículo 64.1.3º del Estatuto de Autonomía para Andalucía, aprobado por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo atribuye a la Comunidad Autónoma de Andalucía competencia exclusiva sobre el transporte terrestre de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier medio cuyo itinerario se desarrolla íntegramente en su territorio con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle. Competencia exclusiva que de acuerdo con el artículo 42.2.1º del Estatuto comprende “ la potestad legislativa, la potestad reglamentaria y la función ejecutiva”.

Por su parte, La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, dispone en su 15.7 que “Reglamentariamente, la Comunidad Autónoma cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte, podrá establecer normas sobre determinadas materias y con carácter residual sobre cualquier materia que afecte al régimen de prestación de los servicios de transporte público de viajeros en vehículos turismo.

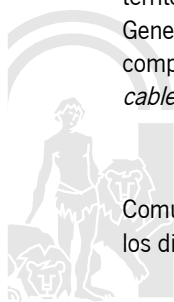
En aplicación de esta habilitación normativa se aprobó el Decreto 35/2012, de 21 febrero, que desarrolla la Ley 2/2003.

El artículo 128.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, dispone que el ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde a los órganos de gobierno de las Comunidades Autónomas, de conformidad con lo establecido en sus respectivos Estatutos. Por su parte, el artículo 119.3 del Estatuto de Autonomía establece que en el ámbito de las competencias de la Comunidad Autónoma corresponde al Consejo de Gobierno y a cada uno de sus miembros el ejercicio de la potestad reglamentaria.

En este sentido, la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, dispone que a propuesta de las personas titulares de la Consejería (artículo 21.3) corresponde al Consejo de Gobierno aprobar los reglamentos para el desarrollo y ejecución de las Leyes y demás disposiciones reglamentarias que procedan (artículo 27.9); que el ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde al Consejo de Gobierno de acuerdo con la Constitución, el Estatuto de Autonomía y las leyes (artículo 44.1); y que adoptarán la forma de decreto acordados en Consejo de Gobierno, las decisiones que aprueben normas reglamentarias de la competencia de éste (artículo 46.2).

De conformidad con el artículo 1 del Decreto 107/2019, de 12 de febrero por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio, corresponde a ésta la ordenación del transporte de viajeros y viajeras que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. En cumplimiento del referido artículo, esta Dirección General de Movilidad propone el proyecto de Decreto amparado en el artículo 11, según el cual es competencia de la misma: *"e) la ordenación de los servicios de transporte por carretera, ferroviario, por cable y otros modos que correspondan de acuerdo con la normativa vigente."*

En este contexto de concurrencia competitiva, en el que es necesario que por parte de la Comunidad Autónoma Andaluza se instaure un marco normativo homogéneo susceptible de desarrollo por los diferentes entes municipales dentro su ámbito territorial se dicta la presente norma.



Código Seguro De Verificación:	BY5747PC87Y3S82TNPQ6UVW5EA42DV	Fecha	15/01/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/7



3. Adecuación de la norma a los principios de buena regulación.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, el proyecto de decreto aplica los principios de buena regulación, en particular:

a) Necesidad y eficacia

El proyecto de Decreto obedece principalmente a las siguientes razones, la obligación legal de modificar el reglamento del taxi tras quedar anulados varios de sus artículos por sentencia judicial del Tribunal Supremo de 15 de junio de 2018, la conveniencia de modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios por los vehículos auto taxi teniendo en cuenta la nueva realidad social y tecnológica del momento con medidas que le permiten incrementar su calidad, competitividad y sostenibilidad frente a otras alternativas de transportes de viajeros similares que compiten directamente en el mismo mercado, así como garantizar de una manera más eficaz las exigencias y demandas de la ciudadanía que reclaman un servicio de transporte más seguro, transparente y de calidad.

b) Proporcionalidad

La nueva regulación no añade nuevas cargas administrativas simplemente contiene la regulación imprescindible para abordar la modificación parcial del reglamento andaluz del taxi, con una regulación que se adapta a lo preceptuado por los órganos judiciales con ocasión de la impugnación judicial de la regulación anterior; al tiempo que se ajusta a la nueva realidad social y tecnológica del momento así como a las necesidades y exigencias de los usuarios de este tipo de transportes, en términos de transparencia y calidad

c) Seguridad jurídica

La normativa propuesta es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la UE, creando un entorno de certidumbre y de seguridad jurídica, toda vez que la modificación propuesta se atiene tanto a lo preceptuado por los órganos judiciales como a la nuevas exigencias de movilidad tan demanda por la ciudadanía en general.

d) Transparencia.

Para asegurar la participación ciudadana, con carácter previo a la elaboración del proyecto se ha recabado la opinión de la ciudadanía a través del portal web de la Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio, de acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Asimismo, con el propósito de conseguir el mayor consenso posible y garantizar una adecuada participación de la ciudadanía, organizaciones y asociaciones que los representan se realizará los preceptivos trámites de audiencia e información pública, y se recabará los informes preceptivos de todos los órganos implicados en el proyecto.

e) Eficiencia.

En aplicación del principio de eficiencia, la iniciativa normativa apuesta por la instauración de un marco normativo homogéneo y estable de referencia para los diferentes entes locales, que dentro de sus respectivos ámbitos territoriales tendrán la potestad de desarrollarlo.



Código Seguro De Verificación:	BY5747PC87Y3S82TNPQ6UVW5EA42DV	Fecha	15/01/2020	
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	3/7	



4. Contenido.

El contenido del proyecto responde a su naturaleza de disposición general modificativa del ordenamiento jurídico vigente, se ha adaptado su forma a las recomendaciones de técnica normativa previstas en las Directrices de técnica normativa aprobadas por Acuerdo de Consejo de Ministro de 22 de julio de 2005, publicado en el Boletín del Estado, número 180, de 29 de julio de 2005, por Resolución de la Subsecretaría del Ministerio de la Presidencia de 28 de julio de 2005.

Asimismo, se ha tenido en cuenta las reglas de redacción aprobadas en la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión General de Viceconsejeros para evitar un uso sexista del lenguaje en las disposiciones de carácter general de la Junta de Andalucía.

El proyecto se compone de una parte expositiva; una parte dispositiva, formado por un artículo único dividido en catorce apartados en los que se modifican la Disposición Transitoria Tercera, apartado tercero y los artículos 11.1, 24.1b); 27.1a); 27.1c); 30.1;31.2d);31.5; 34; 37, 38.1; 39.2; 48.1f), 55; 58; y 65 b) del Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía; y una parte final, compuesta por una disposición derogatoria única y tres disposiciones finales.

En concreto, el Decreto 35/2012, quedará modificado por las razones expuestas en los siguientes términos:

Artículo 11: relativo a la Titularidad de las licencias, se incluye también a las personas jurídicas como posibles titulares de las licencias, al tiempo que se mantiene la dedicación exclusiva para el desarrollo de la actividad de auto taxi en municipios de más de 5.000 habitantes; pues como se recoge en la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía confirmada por el Tribunal Supremo, dicha exigencia se considera justificada y proporcionada.

Artículo 24: relativo a la solicitud de la licencia de auto taxi, se elimina la exigencia de que el vehículo sea conducido por el mismo titular de la licencia por considerar el alto tribunal que dicha medida no responde al interés público concurrente.

Artículo 27 que regula los requisitos para la obtención de la licencia, se contempla los requisitos que han de reunir tanto las personas físicas como jurídicas para la obtención de la licencia y además se adecuó su contenido a la exigencias establecidas por la normativa estatal en materia de transportes.

Artículo 30 que se titula adscripción de la licencia se modifica el apartado 1, con una redacción más clara, especificando que se podrá disponer del vehículo adscrito a la licencia en régimen de propiedad, arrendamiento financiero u ordinario.

Artículo 31 relativo a las características de los vehículos se anula la exigencia de que el vehículo no supere la antigüedad de dos años en el momento de otorgamiento inicial de la licencia. No obstante, se establece un tope máximo de diez años de antigüedad para que los vehículos puedan seguir dedicándose a la actividad de auto taxi contados desde su primera matriculación, motivada por razones de seguridad pública y vial.

Artículo 34 referente a los taxímetros e indicadores exteriores, se suprime los apartados que contienen una regulación meteorológica de los aparatos taxímetros por ser materia de la competencia



Código Seguro De Verificación:	BY5747PC87Y3S82TNPQ6UVW5EA42DV	Fecha	15/01/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	4/7



exclusiva del Estado como se recoge en las referidas sentencias.

Artículo 37 relativo a la prestación por la persona titular de la licencia, se suprime habida cuenta de que se ha anulado la exigencia de que el titular de la licencia posea el carnet de conducir.

Artículo 38, Prestación por otros conductores o conductoras, se modifica el apartado primero tras la anulación del artículo anterior, permitiéndose con carácter general la explotación de la licencia de auto taxi por un tercero, ya sea asalariado o autónomo.

Artículo 39, relativo a la contratación global, se modifica el apartado 2, en el sentido de permitir la contratación por plaza y pago individual de los servicios previamente contratados cuando así lo prevea la normativa municipal, de manera que los usuarios puedan conocer de forma anticipada la tarifa máxima que pagaran al final del trayecto debiendo utilizarse medios tecnológicos a fin de proteger los derechos de la ciudadanía.

Artículo 48, que versa sobre la documentación a llevar a bordo del vehículo, se modifica la letra f) del apartado 1, recogiendo expresamente que se deberá portar las hojas de quejas y reclamaciones exigible en materia de consumo, dado que es la única exigible conforme a la normativa vigente.

Artículo 55, sobre los derechos de las personas usuarias, se añade un nuevo apartado en el que se reconoce el derecho a pagar el servicio recibido tanto en efectivo como en tarjeta de crédito.

Artículo 58 relativo a las tarifas se añade un 7º apartado en el que se contempla el precio cerrado para los servicios precontratados por una aplicación tecnológica a fin de permitir que el usuario pueda conocer el precio del servicio con antelación a su inicio, a tal efecto se establece que las tarifas tendrá carácter de máximas.

Artículo 65 que tipifica las infracciones graves, se incluye como condición esencial del servicio la instalación de aparato lector de tarjeta de crédito.

Disposición Transitoria Tercera. Plazo para la regularización de la carencia de requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi, se suprime el inciso inicial del apartado tercero en cuanto a la exigencia de transmisión de las licencias a las personas jurídicas que sean titulares de las mismas a la fecha de entrada en vigor de la norma.

5. Tabla de Vigencias.



El Decreto deroga cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el mismo.

Código Seguro De Verificación:	BY5747PC87Y3S82TNPQ6UVW5EA42DV	Fecha	15/01/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	5/7



6. Referencia a las actuaciones previas.

Con sujeción a las normas previstas en los artículos 127 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, el procedimiento de elaboración del decreto seguirá los trámites correspondientes a los reglamentos cuya aprobación corresponde al Consejo de Gobierno, establecidos en los artículos 44 y 45 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, y en sus normas complementarias y de desarrollo.

De conformidad con el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, desde la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio con fecha 29 de noviembre de 2019 se ha sometido a consulta pública la elaboración del proyecto de Decreto a través del portal web de la Junta de Andalucía para la posible formulación de alegaciones por los ciudadanos, asociaciones y organizaciones que los representa, desde el día 29 de noviembre hasta el 24 de diciembre de 2019; habiéndose recibido numerosas alegaciones.

Por otra parte, teniendo en cuenta el nuevo marco jurídico definido por el Tribunal Supremo en su sentencia de 15 de junio de 2018, tras la anulación de varios preceptos del Decreto 35/2012, de 21 de febrero que ha originado un vacío jurídico que es necesario regular, como el crecimiento exponencial de las VTC en el ámbito de nuestra Comunidad Autónoma andaluza que ha provocado un gran impacto y desequilibrio sobre la oferta y la demanda del transporte de viajeros; así como también, los cambios sociales y tecnológicos que han irrumpido en el mercado de la movilidad modificando las necesidades demandas por los usuarios, resulta conveniente e imprescindible la aprobación urgente de la norma propuesta a fin de garantizar la seguridad jurídica en la prestación de los servicios y el correcto desarrollo de la movilidad en beneficio de los derechos de los ciudadanos.

En este sentido, el artículo 33.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, determina que cuando razones de interés público lo aconsejen, se podrá acordar, de oficio o a petición del interesado, la aplicación al procedimiento de la tramitación de urgencia, por la cual se reducirán a la mitad los plazos establecidos para el procedimiento ordinario, salvo los relativos a la presentación de solicitudes y recursos.

Igualmente, el artículo 45.1c) de Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía dispone que cuando una disposición afecte a los derechos e intereses legítimos de la ciudadanía, se le dará audiencia, durante un plazo razonable y no inferior a quince días hábiles, directamente o a través de las organizaciones y asociaciones reconocidas por la ley que la agrupe o la represente y cuyos fines guarden relación directa con el objeto de la disposición. La decisión sobre el procedimiento escogido para dar audiencia a la ciudadanía afectada será debidamente motivada en el expediente por el órgano que acuerde la apertura del trámite de audiencia.(..)El trámite de audiencia y de información pública podrá ser abreviado hasta el mínimo de siete días hábiles cuando razones debidamente motivadas así lo justifiquen. Sólo podrá omitirse dicho trámite cuando graves razones de interés público, que asimismo habrán de explicitarse, lo exijan.

En virtud de cuanto antecede, se indica que el presente proyecto se someterá a los trámites procedimentales preceptivos y oportunos, aplicándose la tramitación de urgencia al procedimiento de elaboración en todos aquellos trámites que así lo admitan y se considere necesario.

7. Inexistencia de exigencia técnicas.

El proyecto que pretende aprobarse no requiere la creación o desarrollo de una aplicación informática ni prevé ningún nuevo procedimiento administrativo que pueda iniciarse o tramitarse de forma electrónica.



Código Seguro De Verificación:	BY5747PC87Y3S82TNPQ6UVW5EA42DV	Fecha	15/01/2020	
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	6/7	



8. Valoración de las cargas administrativas.


Por todo lo expuesto, la implantación del Decreto por el que se modifica el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, no supondrá ningún incremento de las cargas administrativas para la ciudadanía ni para las empresas respecto a la regulación actual.

En Sevilla,
La Jefa de Servicio de Inspección y Sanciones
Fdo.:Pilar Baena Suárez

Vº. Bº.
El Director General de Movilidad
Fdo.:Mario Muñoz-Atanet Sánchez



Código Seguro De Verificación:	BY5747PC87Y3S82TNPQ6UVW5EA42DV	Fecha	15/01/2020	
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	7/7	



**MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA NECESIDAD Y PROPORCIONALIDAD DE LOS REQUISITOS
CONTENIDOS EN EL PROYECTO DE DECRETO PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TAXI**

La sentencia del Tribunal Supremo nº. 1018/2018 de 15 junio, anula la exigencia de antigüedad máxima para acceder a la prestación del servicio contenida en el apartado 5 del artículo 31 del Decreto 35/2012, considerando en su Fundamento Jurídico Cuarto (apartado 4.viii) que el argumento utilizado de la seguridad pública y protección de las personas y las cosas no puede ser suficiente, por sí solo, para amparar, sin matización alguna, una limitación de este tipo al principio de libertad de establecimiento consagrado en el artículo 49 del Tratado de Funcionamiento de la UE.

La nueva redacción del precepto en su apartado 5.c), establece un tope máximo de doce años de antigüedad para que los vehículos puedan seguir dedicándose a la actividad de auto taxi contados desde su primera matriculación. La citada exigencia la justifica, además de las razones de seguridad pública y vial, el hecho de que estamos ante una actividad sometida a intervención administrativa por su indudable trascendencia para los intereses generales y de los usuarios, como indica expresamente el alto Tribunal en la citada sentencia, y respecto de la que los poderes públicos ejercitan potestades de ordenación y supervisión, en protección del citado interés público, resultando conveniente conforme indica la sentencia nº 921/2018 del mismo Tribunal con el fin de garantizar el equilibrio de las dos modalidades de transporte que hoy compiten entre sí; siendo equivalente a la exigencia de antigüedad máxima en la prestación del servicio prevista para los vehículos de alquiler con conductor.

Conforme se expresa en la sentencia 921/2018 del Tribunal Supremo, esta exigencia de antigüedad de los vehículos no puede considerarse una barrera de acceso, puesto que de lo contrario, se produciría a nivel normativo, un desequilibrio que propiciaría una competencia desleal entre ambas modalidades de transporte urbano. Sin perjuicio de considerar que las administraciones competentes (autonómicas o locales) establecen requisitos encaminados a asegurar determinados niveles mínimos de calidad y seguridad, que no resultan desproporcionados, puesto que responden a estándares normalizados que revierten en el interés general de la ciudadanía, en la seguridad pública y en la protección de las personas y las cosas, específicamente para los usuarios del servicio del taxi y demás usuarios de las vías públicas.

Conforme a lo expuesto, considerando la necesidad de equilibrio de las modalidades de transporte que compiten en el mercado, la necesidad de competitividad tecnológica y sostenibilidad que requiere la prestación del servicio de taxi respecto de sus directos competidores de transporte de viajeros en vehículos alquilados con conductor, junto con la garantía de seguridad y calidad en el transporte público de viajeros, resulta debidamente justificado el requisito de antigüedad máxima de los vehículos, contenida en la nueva regulación.



Por las mismas razones expuestas, los requisitos relativos a precio cierto, modalidades de pago electrónico, recibos normalizados digitalmente, o la propia disposición de dirección y firma electrónica (en concordancia con el artículo 43 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes

Código Seguro De Verificación:	BY574X4YZB9G9DALNS9VN3ST0AB4ZX	Fecha	18/12/2020
Firmado Por	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/2



Terrestres), contenidos en el decreto, resultan necesarios para la protección del interés público, proporcionales y adecuados a los fines de equilibrio entre operadores en el mercado y de respuesta a las necesidades de la sociedad.

El Director General de Movilidad



Código Seguro De Verificación:	BY574X4YZB9G9DALNS9VN3STQAB4ZX	Fecha	18/12/2020	
Firmado Por	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/2	



**MEMORIA ECONÓMICA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL
REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN
AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.**

A los efectos previstos en el Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria y el informe con incidencia económico-financiera, se emite la presente memoria económica del proyecto de decreto arriba referenciado:

1. Antecedentes y justificación de la oportunidad de disposición.

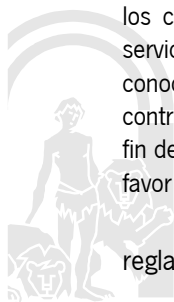
Desde la publicación del Reglamento de los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, además de haberse producido cambios de gran importancia en la realidad del mercado de transportes terrestre de viajeros han tenido lugar varios pronunciamientos judiciales que afectan de manera significativa a su contenido, lo que hace preciso llevar a cabo su revisión para ajustarlo a estas modificaciones sustantivas y al mismo tiempo introducir una nueva regulación que permita la modernización y flexibilidad del sector del taxi tan demandada por los usuarios.

De un lado, por sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 2963/2015 de 30 de diciembre, se anulan los artículos 11.1; 24.1.b); 27.1.a); 27.1.c); 31.2.d); 34; 37 y la Disposición transitoria tercera, apartado tercero del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, en el sentido de permitir que una persona jurídica sea titular de una licencia, eliminando la necesidad de prestación personal del servicio por el titular de la licencia y la exigencia de que dicho titular disponga de permiso de conducción. Asimismo, se elimina la obligatoriedad de la placa de servicio público, así como todo lo concerniente a la regulación meteorológica de los aparatos taxímetros por ser esta una competencia estatal en virtud del artículo 149.1. 12ª de la Constitución

Por otro, la Sentencia del Tribunal Supremo n.º 1018/2018, de 15 de junio, en la que se confirma la anulación de los artículos expresados en la anterior, declara nulo el artículo 31.5 que exigía la condición de que el vehículo no rebasará la antigüedad de dos años en el momento de otorgamiento inicial de la licencia. No obstante, en ejecución de las previsiones contenidas en la normativa general en materia de transporte y velando por la seguridad en el tráfico por carretera de las personas se ha considerado oportuno establecer un tope máximo de antigüedad para poder seguir prestando el servicio de transporte público.

Asimismo, se ha considerado conveniente modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios por los vehículos auto taxi con medidas que le permiten incrementar su calidad, competitividad y sostenibilidad frente a otras alternativas de transporte, mejorando de esta manera el servicio que prestan a los ciudadanos. Entre dichas medidas se ha estimado procedente, ofrecer el precio cerrado para los servicios previamente contratados por una aplicación tecnológica, de manera que los usuarios puedan conocer de forma anticipada la tarifa máxima que pagaran al final del trayecto, y por otro, facultar la contratación del servicio por plaza y cobro individual en supuestos de gran generación de demandas con el fin de abaratar el coste de los trayectos y contribuir a reducir el volumen del tráfico y la contaminación en favor de una movilidad sostenible.

En definitiva con esta nueva regulación se persigue, por un lado, ajustar el contenido del reglamento del taxi a la doctrina del Tribunal Supremo sentada en su sentencia de 15 de junio de



Código Seguro De Verificación:	BY574NQMLX5KRM535UZMEN69XHFR8	Fecha	15/01/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/2



2018 , y por otro lado, adaptar la normativa a la evolución tecnológica y de mercado, a fin de lograr un sector más competitivo que permita mejorar la atención de los derechos de los usuarios, En virtud de cuanto antecede, resulta aconsejable la aprobación del presente proyecto.

2. IMPACTO PRESUPUESTARIO.


La aprobación y consiguiente aplicación del presente proyecto de decreto no presenta repercusión y coste económico alguno, ni supone financiación de nuevos servicios, en consecuencia, la evaluación de la incidencia económica-financiera de la misma tiene como resultado un valor económico igual a cero en todos los aparados de los Anexos 1 a 4 referidos en la disposición transitoria segunda del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre.

En Sevilla,
La Jefa de Inspección y Sanciones
Fdo.:Pilar Baena Suárez

Vº. Bº.
El Director General de Movilidad
Fdo. :Mario Muñoz-Atanet Sánchez



Código Seguro De Verificación:	BY574NQLX5KRM535UZMEN69XHFRL8	Fecha	15/01/2020	
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/2	



ANEXO A LA MEMORIA ECONÓMICA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

De conformidad con lo establecido en el artículo 3.1 del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe de actuaciones con incidencia económica-financiera, y al objeto de que se emita el preceptivo informe económico financiero en referencia al proyecto iniciado en el encabezamiento, se comunica lo siguiente:


La evaluación de la incidencia económica financiera del mencionado proyecto tiene como resultado un valor económico igual a cero en todos los apartados de los Anexos 1 a 4 referidos en la disposición transitoria segunda del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre.

En Sevilla,
La Jefe de Servicio de Inspección y Sanciones
Fdo.: Pilar Baena Suárez

Vº. Bº.
El Director General de Movilidad
Fdo.: Mario Muñoz -Atanet Sánchez



Código Seguro De Verificación:	BY574NU94MTWQ5D5GAH9YEE5UJK83C	Fecha	15/01/2020	
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/1	



INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GENERO DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME.

1.1. DENOMINACIÓN O TÍTULO DEL PLAN O LA NORMA.

Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

1.2. CONTEXTO LEGISLATIVO.

De conformidad con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como con el artículo 6.2 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía, todas las Consejerías y centros directivos de la Junta de Andalucía tienen la obligación de acompañar al procedimiento de elaboración de los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes, un Informe de Impacto en el que se valore el impacto que pueden causar las mismas tras su aprobación.

Por otra parte, en cumplimiento de lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se deroga el anterior Decreto 93/2004 y se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de género, la emisión del informe corresponde al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de elaboración de la disposición o plan de que se trate.

1.3. CENTRO DIRECTIVO EMISOR, OBJETO DEL INFORME Y ÓRGANO A QUIEN SE REMITE.

En respuesta a lo requerimientos citados arriba, la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género que el proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, pudiera causar, y lo envía a la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio para que ésta formule las observaciones pertinentes y las remita de nuevo al centro directivo que suscribe para la modificación de la norma/plan, si fuera necesario, con objeto de garantizar un impacto de género positivo tras la aprobación de la misma.

Con posterioridad y antes de la aprobación del proyecto de disposición, este centro directivo competente para la emisión del informe de evaluación del impacto de género, lo remitirá al Instituto Andaluz de la Mujer junto con las observaciones de la Unidad de Igualdad de Género.



Código Seguro De Verificación:	BY574NFVLSWXUZJZP8KN3JNNP9UL9F	Fecha	15/01/2020	
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/2	



2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA O PLAN.

El proyecto normativo pretende adecuar el régimen del transporte discrecional de viajeros en vehículo auto taxi a los nuevos criterios expuestos por el Tribunal Supremo en su sentencia n.º1018/2018, de 15 de junio, en relación con los requisitos que afectan a las personas titulares de la licencia, antigüedad y requisitos de los vehículos, y prestación del servicio, así como mejorar la competitividad del sector del taxi frente a otras alternativas de transportes de viajeros similares que confluyen en el mismo mercado con medidas que impulsan la modernización y flexibilización del sector en beneficio del interés general de los usuarios.

Del análisis del texto, teniendo en cuenta que el mismo no tiene una incidencia directa en las personas, mujeres y hombres, ni afecta al acceso a los recursos ni incide en la modificación de los roles de género, se entiende que el proyecto normativo objeto del presente informe de evaluación del impacto de género es: NO PERTINENTE.

3. VALORACIÓN IMPACTO DE GÉNERO DE LA NORMA



Con carácter general, el proyecto de decreto hace un adecuado uso del lenguaje, no resultando discriminatorio en cuanto al sexo. Utiliza palabras neutras y genéricas correctamente, sin discriminar a personas de un sexo por considerarlo inferior al otro. El documento reúne todos los requisitos necesarios para concluir que utiliza un lenguaje no sexista.

En Sevilla,
La Jefa de Servicio de Inspección y Sanciones
Fdo.: Pilar Baena Suárez

Vº. Bº.
El Director General de Movilidad
Fdo.: Mario Muñoz-Atanet Sánchez



Código Seguro De Verificación:	BY574NFVLSWXUZJZP8KN3JNNP9UL9F	Fecha	15/01/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/2



**MEMORIA SOBRE LA REPERCUSIÓN SOBRE LOS DERECHOS DE LA INFANCIA DEL
PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS
DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO
APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.**

De conformidad con lo establecido en el artículo 139.1 de la Ley 18/2003, de 29 de diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales y administrativas, y en el Decreto 103/2005, de 19 de abril, por el que se regula el informe de evaluación del enfoque de derechos de la infancia en los proyectos de Ley y de reglamentos que apruebe el Consejo de Gobierno, se realiza la presente Memoria de evaluación del enfoque de derechos de la infancia del proyecto de disposición arriba diferenciado.


El proyecto de Decreto pretende adecuar el Decreto 35/2012 de 21 de febrero por el que se regula la actividad del taxi al nuevo marco jurídico definido por el Tribunal Supremo en su sentencia 1018/2018, de 15 de junio y que afecta a la titularidad de la licencia, requisitos y antigüedad de los vehículos y prestación del servicio por personas diferentes al titular de la licencia, así como a los cambios social y tecnológicos en el que se desarrolla la citada actividad tal y como demanda la ciudadanía en general, con el objetivo de hacerlo más competitivo, transparente y flexible frente otras alternativas de transporte de viajeros con los que confluye en el mismo mercado.

Por tanto, la norma propuesta no es susceptible de repercutir sobre los derechos de las niñas y niños, así como sobre las actuaciones públicas y privadas relativas a la atención a la infancia; por lo que no resulta necesario la petición de informe previsto en el párrafo segundo del artículo 4.1 del Decreto 103/2005, de 19 de abril.

En Sevilla,
La Jefa de Servicio de Inspección y Sanciones
Fdo.: Pilar Baena Suárez

Vº.Bº.
El Director General de Movilidad
Fdo.: Mario Muñoz-Atanet Sánchez



Código Seguro De Verificación:	BY5744M7T2N4K3J4JN4SMEYDH7B66Z	Fecha	15/01/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		
		Página	1/1



ACUERDO POR EL QUE SE INICIA LA ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

De conformidad con lo previsto en el artículo 45.1 a) Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, entendiéndose oportuna la elaboración de la disposición que a continuación se indica, a la vista de la propuesta de inicio de la Dirección General de Movilidad de fecha 15 de enero de 2020, y en uso de las facultades que tengo conferidas,

ACUERDO

PRIMERO. Ordenar el inicio del procedimiento para la elaboración del Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

SEGUNDO. Por los motivos expuestos en la memoria justificativa sobre la necesidad y oportunidad del proyecto de decreto, declarar la aplicación de la tramitación de urgencia del referido proyecto normativo por razones de interés público.

En Sevilla, a la fecha de la firma electrónica.
LA CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
P.D. Art.19 Orden 11.06.19 (BOJA n.º 113.06.19)
EL VICECONSEJERO
Fdo.: Jaime Raynaud Soto .



Código Seguro De Verificación:	BY574V66V9FMAHM7SBHFK9EXQP6YDK	Fecha	16/01/2020
Firmado Por	JAIME RAYNAUD SOTO		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/1



RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD, SOBRE EL SOMETIMIENTO DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO, AL TRÁMITE DE AUDIENCIA A LA CIUDADANÍA, A TRAVÉS DE LAS ENTIDADES QUE LOS REPRESENTAN.

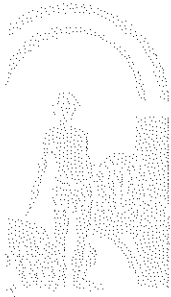
En relación con el procedimiento de elaboración de la disposición de carácter general "Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero", por este Centro Directivo se considera conveniente el sometimiento del proyecto al trámite de audiencia a la ciudadanía, a través de entidades y organizaciones que representan sus intereses, para que puedan exponer su parecer razonado y realizar las alegaciones que estimen convenientes.

Por ello, y de conformidad con lo previsto en el artículo 45.1.c) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía,

RESUELVO

El trámite de audiencia en relación con el proyecto de disposición de carácter general "Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero", el cual se realizará a través de las siguientes entidades que los agrupan y representan:

- Federación Andaluza de Autónomos del Taxi
- Asociación Foro Taxi Libre
- Asociación Élite Taxi Sevilla
- Confederación del Taxi Costa del Sol
- Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi
- Unión Asociaciones de Taxistas Andaluces
- Federación Empresarial Andaluza del Taxi Rural
- Federación de Asociaciones de Consumidores y Usuarios de Andalucía
- Federación de Consumidores Al-Andalus
- Federación Andaluza de Municipios y Provincias
- Unauto VTC Andalucía
- Unagrantur
- Unión General de Trabajadores
- Comisiones Obreras de Andalucía.





Código Seguro De Verificación:	BY5743FNUABUDP95N2G37V3846S9CY	Fecha	20/01/2020	
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/2	

El plazo de trámite de audiencia del proyecto será de 7 días hábiles, contados desde el día siguiente al de la notificación a la entidad, dada la aplicación de la tramitación de urgencia al referido proyecto normativo.

El Director General de Movilidad

Fdo.:Mario Muñoz-Atanet Sánchez

Código Seguro De Verificación:	BY5743FNUABUDP95N2G37V3846S9CY	Fecha	20/01/2020	
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/2	
				

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Resolución de 20 de enero de 2020, de la Dirección General de Movilidad, por la que se somete a información pública el Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

El artículo 45.1.c) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, establece que cuando el proyecto de decreto afecte a los derechos e intereses legítimos de la ciudadanía y la naturaleza de la disposición lo aconseje, será sometido a información pública, durante un plazo razonable y no inferior de quince días hábiles. La participación de la ciudadanía podrá producirse por cualquier medio admisible en derecho, entre otros por vía telemática en los términos previstos reglamentariamente.

El proyecto de decreto modifica el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprobó el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo. Por consiguiente, resulta conveniente que el texto del mismo se someta a la mayor difusión posible, al objeto que la ciudadanía lo conozca y pueda realizar observaciones y aportaciones que estime de interés.

En virtud de lo anteriormente expuesto, de conformidad con lo previsto en el artículo 45.1 c) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas,

R E S U E L V O

Primero. Someter a información pública el Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, durante el plazo 7 días hábiles, contados a partir del día siguiente al de la publicación de esta resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, dada la aplicación de la tramitación de urgencia al referido proyecto normativo.

Segundo. El texto del proyecto de decreto quedará expuesto para su general conocimiento:

a) En formato digital, en la sección de Transparencia del Portal de la Administración de la Junta de Andalucía:

<https://juntadeandalucia.es/organismos/fomentoinfraestructurasyordenaciondelterritorio/servicios/participacion/todos-documentos.html>

b) En formato papel, en la sede de la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, sita en la calle Pablo Picasso, núm. 6, 41071 Sevilla, de 9,00 a 14,00 horas.

Tercero. Las alegaciones que se deseen formular al proyecto de decreto deberán dirigirse a la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, y se podrán realizar:

a) Preferentemente en formato digital y abierto en la dirección de correo electrónico: subdireccion.dgm.cfiot@juntadeandalucia.es.

b) En formato papel, de acuerdo con lo previsto en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en el artículo 82 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 20 de enero de 2020.- El Director General, Mario Muñoz Atanet Sánchez.

OBSERVACIONES DE LA UNIDAD DE IGUALDAD DE GÉNERO AL INFORME DE EVALUACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EMITIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

Con fecha 22 de febrero de 2012, se publica en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del informe de evaluación del impacto de género estableciendo que es responsabilidad del centro directivo emisor de la norma, la elaboración de un informe que de cuenta del impacto que, previsiblemente, la misma pudiera causar por razón de género. Asimismo establece el procedimiento de valoración del preceptivo informe de impacto de género en las normas, asignando esta función a las respectivas Unidades de Igualdad de Género de cada Consejería.

En el caso de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, corresponde a la Secretaría General Técnica velar por el cumplimiento de la aplicación de la transversalidad del principio de igualdad entre hombres y mujeres en todas las actuaciones de la Consejería ostentando las funciones de la Unidad de Igualdad de Género previstas en el artículo 60 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía en virtud de lo establecido en el artículo 8. 1 n) del Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Por el Servicio de Legislación de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio se remite, a efectos de las observaciones pertinentes, el informe de evaluación del impacto de género que emite la Dirección General de Movilidad sobre el proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

En el citado informe de evaluación del impacto de género, se describen las motivaciones que determinan su emisión estimándose que el proyecto de Decreto anteriormente citado no es pertinente al género al considerar que el mismo no va a producir incidencia directa en las personas, mujeres y hombres ni afectar al acceso a los recursos ni incidir en la modificación de los roles de género.

El proyecto de Decreto indicado tiene por objeto la modificación del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo con la finalidad de adecuar el régimen del transporte discrecional de viajeros en vehículo auto taxi a los nuevos criterios expuestos por el Tribunal Supremo en su sentencia nº1018/2018, de 15 de junio así como mejorar la competitividad del sector del taxi frente a otras alternativas de transportes de viajeros y viajeras en beneficio del interés general de los usuarios.



Código Seguro De Verificación:	BY574PBXAR6VJ3RYNLJHEXRUWD69Q6	Fecha	27/01/2020
Firmado Por	ANA MARIA ROBINA RAMIREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/3





Al respecto, esta Unidad de Igualdad de Género considera que el proyecto de Decreto objeto de análisis debe considerarse NO PERTINENTE al género como bien señala el centro directivo en su informe de evaluación de impacto, ya que no incide en la modificación de los roles de género ni afecta al acceso a los recursos

La redacción del proyecto de Decreto, objeto del presente informe, es respetuoso con el lenguaje integrador de género, a tenor de lo establecido en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, anteriormente citada, y en la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión General de Viceconsejeros y Viceconsejeras, para evitar un uso sexista del lenguaje en las disposiciones de carácter general de la Junta de Andalucía.

LA CONSEJERA TÉCNICA,
responsable de
LA UNIDAD DE IGUALDAD DE GÉNERO



Código Seguro De Verificación:	BY574PBXAR6VJ3RYNLJHEXRUWD69Q6	Fecha	27/01/2020	
Firmado Por	ANA MARIA ROBINA RAMIREZ			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/3	





Código Seguro De Verificación:	BY574PBXAR6VJ3RYNLJHEXRUD69Q6	Fecha	27/01/2020
Firmado Por	ANA MARIA ROBINA RAMIREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	3/3



	CONSEJ. HACIENDA, IND Y ENERGÍA DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTOS (6410/00302/00000)
	SALIDA
	30/01/2020 14:39:52
	202099900097226

	CONSEJ. FOM. INFRA. Y ORD. TERR. S.G.T. CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO (7110/00201/00000)
	ENTRADA
	30/01/2020 14:39:52
	202099900774991

Fecha: 28 de Enero de 2020

Destinatario:

Su referencia: SSP

CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Nuestra referencia: IEF-00029/2020

S.G.T. CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Asunto: PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS/AS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012

C/ Pablo Picasso 6 41018 - SEVILLA

De conformidad con lo establecido en el Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera, la Secretaria General Técnica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio ha solicitado a la Dirección General de Presupuestos por ser preceptivo, informe económico financiero relativo al "PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS/AS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO".

La solicitud se realiza mediante oficio de entrada nº 202099900650284, de 28 de enero de 2020, al que se acompaña el proyecto de Decreto, la memoria económica con referencia a sus correspondientes anexos y documentación complementaria.

Primero.- Antecedentes del proyecto normativo.

De conformidad con el artículo 64.1.3.º del Estatuto de Autonomía para Andalucía, corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

En virtud de dicha competencia, mediante el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, se aprobó el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, que desarrolla el Título II de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, en una materia que necesitaba una actualización normativa dado que la reglamentación vigente hasta la fecha estaba contenida en el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transporte en Automóviles Ligeros. Asimismo, al acometer dicha actualización se tuvo presente que se trataba de una materia en la que los municipios ostentan competencias propias en virtud de lo



EDUARDO LEON LAZARO		30/01/2020	PÁGINA: 1 / 3
VERIFICACIÓN	NH2Km13C90DEBB814EF00CE2A23BB1	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

establecido en el Estatuto de Autonomía para Andalucía y la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía, respecto a los servicios de transporte público de personas que se desarrollan íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales, correspondiéndoles el otorgamiento de las licencias de autotaxis.

No obstante, conforme a lo expuesto en la Memoria Económica y en el texto del Decreto que se propone, desde la publicación del Reglamento de los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por el citado Decreto 35/2012, de 21 de febrero, además de haberse producido cambios de gran importancia en la realidad del mercado de transportes terrestre de viajeros han tenido lugar varios pronunciamientos judiciales que afectan de manera significativa a su contenido, lo que hace preciso llevar a cabo su revisión para ajustarlo a estas modificaciones sustantivas y al mismo tiempo introducir una nueva regulación que permita la modernización y flexibilidad del sector del taxi tan demandada por los usuarios.

Segundo.- Alcance y contenido del Proyecto de Decreto.

De conformidad con la memoria económica aportada las causas de las modificaciones que se recogen en el texto propuesto son, de un lado, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 2963/2015 de 30 de diciembre, se anulan los artículos 11.1; 24.1.b); 27.1.a); 27.1.c); 31.2.d); 34; 37 y la Disposición transitoria tercera, apartado tercero del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, en el sentido de permitir que una persona jurídica sea titular de una licencia, eliminando la necesidad de prestación personal del servicio por el titular de la licencia y la exigencia de que dicho titular disponga de permiso de conducción.

Asimismo, se elimina la obligatoriedad de la placa de servicio público, así como todo lo concerniente a la regulación meteorológica de los aparatos taxímetros por ser esta una competencia estatal en virtud del artículo 149.1. 12ª de la Constitución.

Por otro, la Sentencia del Tribunal Supremo n.º 1018/2018, de 15 de junio, en la que se confirma la anulación de los artículos expresados en la anterior, declara nulo el artículo 31.5 que exigía la condición de que el vehículo no rebasará la antigüedad de dos años en el momento de otorgamiento inicial de la licencia. No obstante, en ejecución de las previsiones contenidas en la normativa general en materia de transporte y velando por la seguridad en el tráfico por carretera de las personas se ha considerado oportuno establecer un tope máximo de antigüedad para poder seguir prestando el servicio de transporte público.

Asimismo, indica la memoria económica que se ha considerado conveniente modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios por los vehículos auto taxi con medidas que le permiten incrementar su calidad, competitividad y sostenibilidad frente a otras alternativas de transporte, mejorando de esta manera el servicio que prestan a los ciudadanos. Entre dichas medidas se ha estimado procedente, ofrecer el precio cerrado para los servicios previamente contratados por una aplicación tecnológica, de manera que los usuarios puedan conocer de forma anticipada la tarifa máxima que pagaran al final del trayecto, y por otro, facultar la contratación del servicio por plaza y cobro individual en supuestos de gran generación de demandas con el fin de abaratar el coste de los



EDUARDO LEON LAZARO		30/01/2020	PÁGINA: 2 / 3
VERIFICACIÓN	NH2Km13C90DEBB814EF00CE2A23BB1	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

trayectos y contribuir a reducir el volumen del tráfico y la contaminación en favor de una movilidad sostenible.

En definitiva con esta nueva regulación la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio persigue, por un lado, ajustar el contenido del reglamento del taxi a la doctrina del Tribunal Supremo sentada en su sentencia de 15 de junio de 2018, y por otro lado, adaptar la normativa a la evolución tecnológica y de mercado, a fin de lograr un sector más competitivo que permita mejorar la atención de los derechos de los usuarios.

Tercero.- Valoración presupuestaria de la incidencia económica-financiera.

Analizada la memoria justificativa y económica presentada, este Centro Directivo entiende que el proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de viajeros/as en automóviles de turismo aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, sometido a informe de este Centro Directivo carece de incidencia económica-presupuestaria sobre el estado de gastos e ingresos de la Junta de Andalucía.

Lo que se informa a los efectos oportunos.

EL DIRECTOR GENERAL DE PRESUPUESTOS,



EDUARDO LEON LAZARO		30/01/2020	PÁGINA: 3 / 3
VERIFICACIÓN	NH2Km13C90DEBB814EF00CE2A23BB1	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Nº Expte.: 61.17/2020.

INFORME AL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

I. — COMPETENCIA.

Este informe se emite en virtud del artículo 33 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, del artículo 2.c) del Decreto 260/1988, de 2 de agosto, por el que se desarrollan atribuciones para la racionalización administrativa de la Junta de Andalucía y del artículo 5 del Decreto 99/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior.

II. CONSIDERACIONES GENERALES.

Como la norma que se pretende modificar ya ha sido modificada anteriormente, y con el objeto de evitar la dispersión normativa, habría que plantearse la posibilidad de aprobar una nueva orden que incluya la modificación proyectada. En este sentido, como norma general, es preferible la aprobación de una nueva disposición a la coexistencia de la norma originaria y sus posteriores modificaciones.

Asimismo, se debería adaptar la norma al Decreto 622/2019 de 27 de diciembre, de administración electrónica, simplificación de procedimientos y racionalización organizativa de la Junta de Andalucía, así como a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

III. CONSIDERACIONES PUNTUALES.

1. — Artículo único.

Se debería corregir la numeración de los apartados modificativos, pues se utiliza tanto el cardinal como el ordinal.

2. — Artículo único. Cuatro.

No parece muy acertado aludir a que se deba disponer de firma electrónica, pues lo que se debería de disponer, en su caso, es de un "sistema" de firma electrónica.



Copia Firmado Por D/L de Verificación	43Cve8239J.MTHSDTjpe-13QPk00qB ANA MARIA VIELBA GOMEZ ROSA MARIA CUENCA PACHECO https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Fecha 05/02/2020	Página 1/2	
---	--	---------------------	---------------	--

3. - Artículo único, Duodécimo.

Parece que existe un error, pues se indica que se modifica el artículo 55 cuando posteriormente sólo se alude a un párrafo 1), cuando el texto original que se pretende modificar cuenta con varios de ellos. Por lo que más bien parece que lo que se pretendiera es incluir uno nuevo.

4. - Artículo único, Decimocuarto.


Parece que existen errores, pues además de que se cita el artículo 4 en lugar del 41 como se hace en el texto que se pretende modificar, posteriormente sólo se alude a un párrafo 11º cuando el texto original que se pretende modificar cuenta con varios de ellos. Por lo que más bien parece que lo que se pretendiera es incluir uno nuevo.

LA SECRETARIA GENERAL PARA
LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA.

LA JEFA DEL SERVICIO DE ORGANIZACIÓN
Y SIMPLIFICACIÓN ADMINISTRATIVA.

Ana María Vielba Gómez

Fdo.: Rosa Mª Cuenca Pacheco.

Código:	43Cve8239LMTMSDtpge-IJQqPk0ogB	Fecha:	05/02/2020	
Firmado Por:	ANA MARIA VIELBA GOMEZ	ROSA MARIA CUENCA PACHECO		
Url De Verificación:	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma		Página:	



INFORME CPCUA Nº4/2020

**A LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN
DEL TERRITORIO**

Sevilla, a 17 de febrero de 2020

**INFORME DEL CONSEJO DE LAS PERSONAS CONSUMIDORAS Y
USUARIAS DE ANDALUCÍA AL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE
SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE
PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO
APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.**

El Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarías de Andalucía, en ejercicio de la función que le reconoce el Decreto 58/2006 de 14 de marzo de 2006, ante la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, comparece y como mejor proceda,

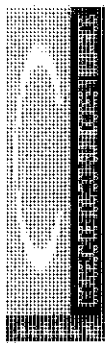
EXPONE

Que por medio del presente escrito procedemos a evacuar informe respecto al Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, y ello en base a las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA.- Consideración general.

Si bien se valora la oportunidad de la modificación que se opera con la norma que nos ocupa, este Consejo considera que para proseguir con una mejora en



la regulación del sector, se debería profundizar en elementos de control que garanticen la existencia suficiente de la flota, estableciendo números de licencias mínimas que deben estar en funcionamiento en determinados periodos o fechas (nocturnos, fines de semana, eventos y acontecimientos...), cambiando el sistema actual por otro más garantista que atienda a la necesidad de movilidad de la población.

SEGUNDA.- Consideración general.

Desde este Consejo entendemos que otro de los aspectos que se debería contemplar es el derecho de las personas usuarias a ser compensadas e indemnizadas en caso de que se produzcan incumplimientos de las condiciones de prestación del servicio, y de la normativa de regulación.

En ese sentido, resulta de gran importancia que se establezcan herramientas que garanticen de un modo sencillo para la persona usuaria dar cauce al derecho establecido en el artículo 48 del 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, que señala textualmente lo siguiente:

"... en el procedimiento sancionador podrá exigirse al infractor la reposición de la situación alterada por la infracción a su estado original y, en su caso, la indemnización de daños y perjuicios probados causados al consumidor que serán determinados por el órgano competente para imponer la sanción, debiendo notificarse al infractor para que en el plazo de un mes proceda a su satisfacción, quedando, de no hacerse así, expedita la vía judicial".

En base a lo anterior, ante una vulneración en el ámbito de los artículos 47 y 55 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, sería oportuno que se regularan indemnizaciones objetivas hacia las personas consumidoras de forma individual por incumplimiento, como ya se realiza en nuestro ordenamiento



jurídico en otros sectores, como puede ser el eléctrico, en el que el incumplimiento de los parámetros de calidad individual de las empresas que intervienen en el sistema, conlleva unas consecuencias compensatorias hacia los consumidores.

TERCERA.- Al Preámbulo

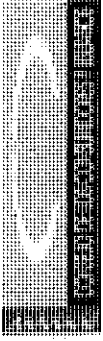
Se solicita se mencione el cumplimiento del trámite de audiencia al Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarías de Andalucía en el Preámbulo de la norma, haciendo referencia al Decreto regulador de este Consejo, Decreto 58/2006 de 14 de marzo. Del mismo modo, desde este Consejo se aboga por que, una vez analizadas las alegaciones contenidas en el presente informe, se remita al Consejo un informe conteniendo la información o valoración de las alegaciones expuestas, con el objeto de conocer su incidencia en el texto normativo que resulte definitivo, así como la evaluación y el grado de aceptación que haya tenido en la Consejería competente.

CUARTA.- Al artículo único. Cuatro, referente al artículo 27. Requisitos para la obtención de la licencia.

Se interesa modificar el contenido del apartado 1.K), quedando el mismo como sigue: "k) No tener pendiente el pago de sanciones pecuniarias impuestas mediante resolución firme en vía administrativa por incumplimiento de la legislación de transportes y *en materia de consumo.*"

QUINTA.- Al artículo único. Séptimo, referente al artículo 34. Taxímetro e indicadores exteriores.

Este Consejo considera que no se encuentra justificada la supresión del apartado 7 de la norma objeto de modificación, conllevando su eliminación una merma en la protección de los derechos e intereses legítimos de las personas



consumidoras y usuarias, por lo que se solicita expresamente la incorporación de su contenido en el texto que nos ocupa.

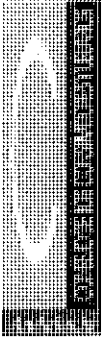
SEXTA.- Al artículo único. Décimo, referente al artículo 39.2 Contratación global

En relación a la contratación global, este Consejo considera que resulta necesario un mayor desarrollo de su regulación, de modo que se garantice una adecuada información y capacidad de decisión a la persona consumidora, atendiendo a los siguientes extremos:

- Debe limitarse la posibilidad de que el prestador del servicio condicione este tipo de tarifa como "única opción", debiendo ser en todo caso una libre opción para la persona usuaria.
- Han de establecerse elementos claros de carácter informativo en el momento previo de iniciar el trayecto compartiendo vehículo.
- Debe reconocerse el derecho de la persona usuaria a negarse a utilizar este tipo de servicio compartido.
- Respecto al coste, esta tarifa debe suponer para la persona usuaria un ahorro en comparación a la opción de realizar el trayecto de forma individual
- La integración de esta tarifa, en ningún momento puede afectar a los servicios habituales solicitados en grupo (dos, tres o cuatro personas).

SÉPTIMA.- Al artículo único. Décimo, referente al artículo 39.2 Contratación global

Este Consejo solicita la inclusión del término "preceptivo", en relación al informe de las asociaciones representativas de los titulares de las licencias y de los



usuarios y consumidores con implantación en el territorio, al que se alude en el apartado de referencia.

OCTAVA.- Al artículo único. Décimo, referente al artículo 39.2
Contratación global

Del tenor literal del texto se desprende que la modalidad de contratación global puede realizarse "a través de cualquier medio que permita garantizar los derechos de los usuarios...".

En ese sentido, en caso de que la contratación pudiera efectuarse vía telefónica, la norma ha de establecer la obligación de disponer un de número de teléfono gratuito de atención al cliente.

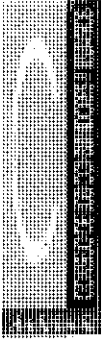
NOVENA.- Al artículo único. Duodécimo, referente al artículo 55. Derechos

Desde este Consejo se interesa la inclusión de un nuevo epígrafe con el siguiente tenor literal:

"...) Protección de datos personales de los usuarios en la contratación a distancia".

DÉCIMA.- Al artículo único. Decimotercero, referente al artículo 58.7
Tarifas

Sobre el precio cerrado, este Consejo considera que puede ser un elemento de modernización del servicio que podría redundar en beneficio de las personas consumidoras, aunque para que efectivamente cumpla con su objetivo, se debe garantizar la efectiva participación de las organizaciones de consumidores en la fijación de las tarifas en los distintos ámbitos territoriales en los que se debate, es decir a nivel municipal y, especialmente, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía.



Al respecto, entendemos oportuno indicar que se debe establecer de una forma clara la fijación del precio de la referida tarifa, debiendo ser propuesta por el pleno del Ayuntamiento correspondiente y autorizada de acuerdo con el Decreto 365/2009, de 3 de noviembre, por el que se regulan los procedimientos administrativos en materia de precios autorizados de ámbito local en Andalucía.

**UNDÉCIMA.- Al artículo único. Decimotercero, referente al artículo 58. 7
Tarifas**


En el párrafo segundo se indica que *"a tal efecto, se deberá facilitar a usuarios y operadores que lo soliciten el cálculo de estos precios..."*. Al respecto, consideramos necesario un mayor desarrollo del texto, estableciendo a quién corresponde esta obligación y el procedimiento para ello.

**DUODÉCIMA.- Al artículo único. Decimocuarto, referente al artículo 65
Infracciones graves**

Se estima conveniente la inclusión de un nuevo epígrafe relativo al incumplimiento del requisito del vehículo adscrito a una licencia de taxi de no alcanzar una antigüedad superior a diez años, a contar desde su primera matriculación.

Por lo expuesto, procede y,

SOLICITAMOS A LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO: Que habiendo presentado este escrito, se digne admitirlo, y tenga por emitido Informe sobre el Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, y si así lo tiene a bien, proceder a incorporar las



modificaciones resultantes de las alegaciones expuestas en el presente informe. Por ser todo ello de Justicia que se pide en lugar y fecha arriba indicados.

**ACTA DE INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE GOBIERNOS LOCALES SOBRE
EL "PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE
LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN
AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE
FEBRERO"**

En Sevilla, a 24 de febrero de 2020, la Secretaría General del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, D^a. Teresa Muela Tudela, con la asistencia técnica del Director del Departamento de Gabinete Técnico y Comisiones de Trabajo de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, D. Juan Manuel Fernández Priego, y de la técnico del referido Departamento, D^a. Juana Rodríguez Rodríguez, comprobado que se ha seguido el procedimiento establecido en el Decreto 263/2011, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, conforme al Acuerdo de delegación de funciones adoptado por el Pleno del Consejo el 11 de octubre de 2011, y analizadas las observaciones planteadas, ACUERDA emitir el siguiente Informe:

**"INFORME SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL
REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y
VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012,
DE 21 DE FEBRERO"**

El Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, visto el borrador de proyecto de Decreto citado, formula las siguientes observaciones y enmiendas:

ARTÍCULO 11

En el Apartado 1, inciso final donde dice: "*En el título habilitante se hará constar los vehículos que se vinculan a su explotación*" debe decir: "*En el título habilitante se hará constar el vehículo que se vincula a su explotación*".

Justificación

El término "vehículo" debe utilizarse en singular, no en plural, toda vez que cada título habilitante lleva adscrito un único vehículo.

Apartado 3

Se propone la **supresión** de este apartado en su totalidad.

Justificación

En congruencia con la desaparición de la obligatoriedad de conducción personal del titular de la licencia, carece de sentido mantener la dedicación exclusiva y plena a una actividad que no se va a desarrollar, en muchos casos, de forma personal.

ARTÍCULO 27

Apartados 2 y 3

Se propone la **supresión** de estos dos apartados, en su totalidad.

Justificación

En congruencia con la desaparición de la obligatoriedad de conducción personal del titular de la licencia.

ARTÍCULO 34

En el Apartado 3 se propone la **adición** del siguiente **párrafo final**:

“Asimismo será objeto de verificación, que el software de las tarifas, calendario y horarios aprobados por la Administración competente, inyectado al taxímetro, se ajuste, estrictamente a las disposiciones oficiales aprobadas”

Justificación

Actualmente solo se llevan a cabo controles metrológicos, pero no del correcto funcionamiento del software que se inyecta. La práctica pone de manifiesto que se pueden aplicar suplementos a tarifas que no los incluyen, o aplicarlos de forma incorrecta.

ARTÍCULO 54

Se propone la **adición** de un nuevo **Apartado 6.bis** con la siguiente redacción:

“6. bis. A fin de facilitar la demanda de servicio de taxi de las personas usuarias con diversidad funcional, los ayuntamientos y demás administraciones competentes sobre dicho servicio, podrán regular la obligación de las licencias con vehículos accesibles, de incorporarse al servicio a través de emisoras o sistemas de telecomunicación”

Justificación

Como forma de canalización de la oferta y demanda de este servicio por las personas con discapacidad.

ARTÍCULO 58

En el Apartado 1 donde dice: “*La prestación del servicio de autotaxi se llevará a cabo con arreglo a las tarifas establecidas en cada caso por el órgano competente*” debe decir: “La prestación del servicio de autotaxi se llevará a cabo con arreglo a las tarifas máximas establecidas en cada caso por el órgano competente”

Justificación

Con ello se trata de evitar la inseguridad jurídica que puede generar el carácter de las tarifas.

En el Apartado 7, donde dice: “*Este precio no podrá, en ningún caso, superar el estimado para ese recorrido según las tarifas vigentes.*” debe decir: “Este precio no podrá, en ningún caso, superar el estimado para ese recorrido según las tarifas vigentes, **para lo cual el taxímetro deberá permanecer encendido entre origen y destino del servicio.**”

Justificación

Se propone esta medida como fórmula para evitar posibles fraudes.

Asimismo, se acuerda trasladar las Observaciones particulares recibidas del Ayuntamiento de Málaga, del Ayuntamiento de Sevilla y del Ayuntamiento de San Fernando (Cádiz)”.

LA SECRETARIA GENERAL

TERESA



FEDERACIÓN MUELA (R:
ANDALUZA G41 192097)
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS 2020.03.03

12:57:43 +01'00'

Teresa Muela Tudela.



FEDERACION
ANDALUZA
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS

D. Alfonso Calbacho Villanueva

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

“PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO”									
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA						
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número) Tercera, ap. 3				
					Transit.	Adicional	Derogat.	Final	
X					X				
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).									
Supresión de la Disposición Transitoria 3ª, en su apartado 3.									
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda) A partir de la desaparición de la obligatoriedad de conducir personalmente la licencia por el titular e incluso de disponer de certificado de aptitud para conducir, debe optarse por un nuevo modelo de explotación de la licencia. Valoramos como opción que el titular de la licencia pueda disponer de más de una licencia y el límite de tres puede ser adecuado, aunque este límite pueda ser objeto de debate. Carecía de sentido, en consecuencia, este apartado.									

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En Málaga a 13 de Febrero de 2020

Firma de la persona proponente:





D. Alfonso Calbacho Villanueva

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

<p>"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"</p>							
ENMIENDA DE (Señale con X)		AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA					
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)		
	x			11.1	Translt.	Adicional	Derogat. Final
<p>TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).</p> <p>El título habilitante se expedirá a favor de una persona física o jurídica. Un mismo titular no podrá disponer de más de 3 licencias, excepto las sociedades cooperativas de trabajo, cuyo número de títulos no podrá superar el de personas socias trabajadoras que la integren. En cada título habilitante se hará constar el vehículo que se vincula a su explotación.</p>							
<p>JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda)</p> <p>A partir de la desaparición de la obligatoriedad de conducir personalmente la licencia por el titular e incluso de disponer de certificado de aptitud para conducir, debe optarse por un nuevo modelo de explotación de la licencia. Valoramos como opción que el titular de la licencia pueda disponer de más de una licencia y el límite de tres puede ser adecuado, aunque este límite pueda ser objeto de debate. Carecía de sentido, en consecuencia, este apartado.</p>							

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En Málaga a 13 de Febrero de 2020

Firma de la persona proponente:

[Redacted signature area]





FEDERACION
ANDALUZA
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS

D. Alfonso Calbacho Villanueva

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

ENMIENDA DE (Señale con X)				AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA				
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)			
					Transit.	Adicional	Derogat.	Final
X				27.1.b				
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).								
Supresión del art. 27.1.b si finalmente se opta por permitir más de una licencia por titular.								
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda) A partir de la desaparición de la obligatoriedad de conducir personalmente la licencia por el titular e incluso de disponer de certificado de aptitud para conducir, debe optarse por un nuevo modelo de explotación de la licencia. Valoramos como opción que el titular de la licencia pueda disponer de más de una licencia y el límite de tres puede ser adecuado, aunque este límite pueda ser objeto de debate. Carecía de sentido, en consecuencia, este apartado.								

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En Málaga a 13 de Febrero de 2020

Firma de la persona proponente:



Sello de la Corporación





D. Alfonso Calbacho Villanueva

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

<p>"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"</p>								
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA					
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)			
	X			Art. 31.2.a) in fine	Transit.	Adicional	Derogat.	Final
<p>TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).</p> <p>... y una capacidad mínima de maletero de 390 litros y profundidad de, al menos, 90 cm. suficiente para poder ubicar una silla de ruedas plegada u otro elemento similar.</p>								
<p>JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda)</p> <p>La capacidad mínima de 330 litros es muy reducida. Se propone una ligera ampliación que supere la calidad del servicio.</p>								

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En Málaga a 13 de Febrero de 2020

Firma de la persona proponente:



Sello de la Corporación



ÁREA DE MOVILIDAD
OFICINA MUNICIPAL DEL TAXI



D, Alfonso Calbacho Villanueva

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"									
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA						
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)				
					Transit.	Adicional	Derogat.	Final	
	X			Art. 34.1					
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).									
Los vehículos adscritos al servicio de taxi deberán ir provistos del correspondiente taxímetro de forma que resulte visible para el viajero o viajera la lectura del importe del servicio, debiendo estar iluminado cuando se encuentre en funcionamiento. El taxímetro deberá ir conectado al módulo exterior tarifario, el cual exhibirá en todo momento, la misma tarifa aplicada por el taxímetro en funcionamiento. Los taxímetros tarifarán en modo normal de cálculo S, es decir, en tarifa única, según R.D. 244/2016, salvo que por la Admón. Competente se autorice otro modo de tarificación.									
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda)									
Se trata de aclarar algunas cuestiones sobre el funcionamiento del taxímetro.									

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En Málaga a 13 de Febrero de 2020

Firma de la persona proponente:



Sello de la Corporación



ÁREA DE MOVILIDAD
OFICINA MUNICIPAL DEL TAXI



FEDERACION
ANDALUZA
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS

D. Alfonso Calbacho Villanueva

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"								
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA					
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)			
	x			34.3	Transit.	Adicional	Derogat.	Final
<p>TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).</p> <p>Los taxímetros se ajustarán a las disposiciones vigentes que sean de aplicación, cuyo cumplimiento será verificad con anterioridad a su primera utilización en un vehículo para la prestación del servicio.</p> <p>Igualmente serán revisados con la periodicidad establecida por la normativa vigente y siempre que se efectúen cambios de tarifa, de horarios o de calendarios.</p> <p>El software de tarifas, horarios y calendario será expresamente autorizado por la Admón. competente antes de su Inyección al taxímetro, debiendo ser entregado a las Administraciones que aprueben las respectivas tarifas, certificado de entidad competente que refleje que el contenido de dicho software cumple con las correspondientes disposiciones oficiales aprobadas.</p>								
<p>JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda)</p> <p>Se hace necesario justificar algunos extremos del taxímetro. El apartado sobre la aprobación del software de las tarifas permite facilitar las verificaciones metrológicas del taxímetro.</p>								

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En Málaga a 13 de Febrero de 2020

Firma de la persona proponente:

Sello de la Corporación



ÁREA DE MOVILIDAD
OFICINA MUNICIPAL DEL TAXI



FEDERACION
ANDALUZA
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS

D. Alfonso Calbacho Villanueva

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"									
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA						
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)				
					Transit.	Adicional	Derogat.	Final	
	x			39.2					
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).									
<p>No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los municipios, incluso aquéllos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencia y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y de la consejería competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, podrán promover la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual para recorridos realizados íntegramente en el término del municipio o área de prestación conjunta, en su caso, siempre que ello se encuentre contemplado en la correspondiente Ordenanza Municipal y se realice a través de cualquier medio que permita garantizar la aplicación de la tarifa en vigor. En cualquier caso, durante el servicio, deberá permanecer encendido el taxímetro en todo momento, en caso de municipios en que el uso de éste sea obligatorio. En estos casos el informe de la Consejería competente en materia de transportes tendrá carácter vinculante.</p>									
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda)									
<p>Se precisan algunos extremos que, por una parte, identifiquen claramente el ámbito de aplicación de esta medida y, por otro, garanticen la aplicación de la tarifa en vigor a través del uso del taxímetro.</p>									

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En Málaga a 13 de Febrero de 2020

Firma de la persona proponente:

Sello de la Corporación



ÁREA DE MOVILIDAD
OFICINA MUNICIPAL DEL TAXI



D/Dª Beatriz Salas Cuquerella. Instituto del Taxi

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

“PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO”								
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA					
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art. Apart. Letr. Párr.	Disposición (número)			
					Transit.	Adicional	Derogat.	Final
X				Art. 9.2				
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).								
Último párrafo "No se aplicará lo previsto en este apartado cuando se pierda la autorización habilitante para transporte interurbano por falta de visado, conforme al artículo 18"								
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda) No es coherente que por falta de visado no se mantenga la coordinación de los títulos.								

En Sevilla, a 18 de febrero de 2020

Fdo.: La Jefa de Servicio

VºBº El Director General de Movilidad



Código Seguro De Verificación:	atKCHYB3FLUQLVANVZFAng==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	18/02/2020 19:54:38	
Observaciones	Beatriz Salas Cuquerella	Firmado	18/02/2020 12:22:39	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/codo/atKCHYB3FLUQLVANVZFAng==	Página	1/1	



D/Dª Beatriz Salas Cuquerella, Instituto del Taxi

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"							
ENMIENDA DE (Señalé con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA				
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art. Apart. Letr. Párr.	Disposición (número)		
		X			Transit.	Adicional	Derogat. Final
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).							
<p>JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda)</p> <p>Existen obligaciones recogidas en Ordenanzas que se incumplen y no hay posibilidad de sancionarlas. Esto debería ser objeto de un estudio más pormenorizado.</p>							


En Sevilla, a 18 de febrero de 2020

Fdo.: La Jefa de Servicio

VºBº El Director General de Movilidad



Código Seguro de Verificación:	JyIWRBBU7SP0FXA;FdoUwQ==	Estado:	Fecha y hora
Firmado Por:	Jose Sanlago Lorenzo Martin	Firmado	18/02/2020 19:54:30
Observaciones:	Beatriz Salas Cuquerella	Firmado	18/02/2020 12:22:35
Url De Verificación:	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/JyIWRBBU7SP0FXA;FdoUwQ==	Página:	1/1





D/D^a Beatriz Salas Cuquerella. Instituto del Taxi

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"									
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA						
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.	Letr.Párr.	Disposición (número)			
	X				27. a)	Transit.	Adicional	Derogat.	Final
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).									
".....tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público de viajeros en vehículo de turismo, deberá ser, exclusivamente, su objeto social y deberá constar de forma expresa "									
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda)									
Entendemos que no sería adecuado que una empresa pudiera tener múltiples actividades que nada tengan que ver con el servicio de transporte público de viajeros en vehículos de turismo, ello a fin de que la especialización redunde en beneficio de los usuarios.									

En Sevilla, a 18 de febrero de 2020

Fdo.: La Jefa de Servicio

VºBº El Director General de Movilidad



Código Seguro De Verificación:	YnHAQZzLI1ASEFAasM9SBw==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Marín	Firmado	18/02/2020 19:54:28	
Observaciones	Beatriz Salas Cuquerella	Firmado	18/02/2020 12:22:34	
Url De Verificación	Página		1/1	
https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/YnHAQZzLI1ASEFAasM9SBw==				



FEDERACION
ANDALUZA
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS

D/D^a Beatriz Salas Cuquerella. Instituto del Taxi

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

ENMIENDA DE (Señale con X)										AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA			
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art. Apart. Letr. Párr.	Disposición (número)								
					Transit.	Adicional	Derogat.	Final					
X				27.1 b)									
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla). Supresión, si se considera permitir más licencias para todos los titulares o, modificación, si se aplica sólo a las personas jurídicas.													
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda) Esto en relación con las fichas en las que se ha justificado la posible ampliación de licencias para las personas jurídicas.													

En Sevilla, a 18 de febrero de 2020

Fdo.: La Jefa de Servicio

VºBº El Director General de Movilidad



Código Seguro de Verificación:	bYM8vCmK0bAb/nBiPbjMyg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por:	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	18/02/2020 19:54:41
Observaciones:	Beatriz Salas Cuquerella		Firmado	18/02/2020 12:22:43
Url De Verificación:	https://www.sevilla.org/verifirmav2/codc/bYM8vCmK0bAb/nBiPbjMyg==		Página:	1/1





D/Dª Beatriz Salas Cuquerella. Instituto del Taxi

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

“PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO”								
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA					
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)			
					Transit.	Adicional	Derogat.	Final
		X		34.1				
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla). Añadir: El taxímetro deberá permanecer encendido, así como el módulo exterior tarifarlos, siempre que el taxi se encuentre en servicio. Deberá proponerse una definición de lo que se considera estar en servicio.								
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda) Es necesario regular cuándo se encuentran en servicio porque hay situación de fraude al respecto.								

En Sevilla, a 18 de febrero de 2020

Fdo.: La Jefa de Servicio

VºBº El Director General de Movilidad



Código Seguro De Verificación:	9/L554jccqXT8Rdgk08hg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Marín	Firmado	18/02/2020 19:54:27	
	Beatriz Salas Cuquerella	Firmado	18/02/2020 12:22:36	
Observaciones		Página	1/1	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/9/L554jccqXT8Rdgk08hg==			



FEDERACION
ANDALUZA
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS

D/Dª Beatriz Salas Cuquerella, Instituto del Taxi

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"									
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA						
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número) apartado 3				
					Transit.	Adicional	Derogat.	Final	
X					X				
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla). Dejar sin contenido esta disposición (transitoria 3ª, apartado 3)									
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda) Consideramos adecuado estudiar este tema, por cuanto se permite a las sociedades cooperativas tener más de una licencia, en función de los socios. Podría resultar injustificado que las personas jurídicas no pudiesen optar a más de una licencia en función de su número de socios.									

En Sevilla, a 18 de febrero de 2020

Fdo.: La Jefa de Servicio

VºBº El Director General de Movilidad



Código Seguro De Verificación:	11EWPj6j9qHJ0W7BixmbKv==	Estado:	Fecha y hora:	
Firmado Por:	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado:	18/02/2020 19:54:36	
Observaciones:	Beatriz Salas Cuquerella	Firmado:	18/02/2020 12:22:40	
URL De Verificación:	https://www.sevilla.org/verifxmav2/code/11EWPj6j9qHJ0W7BixmbKv==		Página:	



FEDERACION
ANDALUZA
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS

D/Dª Beatriz Salas Cuquerella. Instituto del Taxi

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

“PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO”								
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA					
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)			
	X				Transit.	Adicional	Derogat.	Final
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).								
Los Municipios deberán adaptar sus Ordenanzas a lo previsto en este Decreto en el plazo de un año, a contar desde su entrada en vigor.								
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda) Ser un plazo más realista para las modificaciones a efectuar.								

En Sevilla, a 18 de febrero de 2020

Fdo.: La Jefa de Servicio

VºBº El Director General de Movilidad



Código Seguro De Verificación:	mmAchNUcgD4veQFRGAXndg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por:	Jose Santiago Lorenzo Marín	Firmado	18/02/2020 19:54:34	
Observaciones:	Beatriz Salas Cuquerella	Firmado	18/02/2020 12:22:38	
Url De Verificación:	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/mmAchNUcgD4veQFRGAXndg==	Página	1/1	



FEDERACION
ANDALUZA
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS

D/Dª FRANCISCO JAVIER PAREDES LÓPEZ

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"									
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA						
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)				
		X		ART. 27.1.A)	Transit.	Adicional	Derogat.	Final	
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).									
ART.27.1 A): "....., NO PUDIENDO SER TITULARES DE LAS MISMAS LAS COMUNIDADES DE BIENES", AÑADIR: "SALVO DURANTE EL PLAZO DE 30 MESES QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 15.1, PARA LAS TRANSMISIONES MORTIS CAUSA.									
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda) ENTIENDO QUE LA REDACCIÓN DE ESTE ARTÍCULO EN LOS TÉRMINOS EXPUESTOS, PUEDE COLISIONAR CON LO ESTABLECIDO EN ART.15.1. "TRANSMISIÓN DE LAS LICENCIAS", SI BIEN ES CIERTO QUE, DURANTE EL PERIODO DE 30 MESES QUE REGULA ESTE ARTÍCULO NO EXISTE TITULARIDAD COMO TAL, PERO ES HABITUAL QUE LAS HERENCIAS, ADQUIERAN LA FORMA JURÍDICA DE COMUNIDAD DE BIENES, MIENTRAS SE TRAMITAN O GESTIONAN. POR LO TIENE MAL ENCAJE JURÍDICO, QUE EN UN ARTÍCULO DEL DECRETO SE PROHIBA LA TITULARIDAD DE UNA LICENCIA A UNA COMUNIDAD DE BIENES, Y EN OTRO ARTÍCULO, SE LE PUEDA PERMITIR , AUNQUE SEA DE FORMA TRANSITORIA DICHA TITULARIDAD.									

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En San fernando a 5. de febrero de 2020

Firma de la persona proponente:

Sello de la Corporación





D/Dº FRANCISCO JAVIER PAREDES LÓPEZ

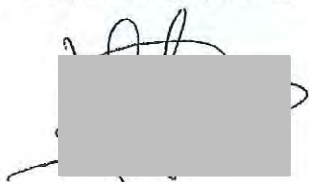
Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"								
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA					
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)			
					Transit.	Adiclonal	Derogat.	Final
		X			X			
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla).								
<p>ARTÍCULO 65, b), 11º. LA INSTALACIÓN DEL APARATO LECTOR DE TARJETAS DE CRÉDITO, ASÍ COMO SU UTILIZACIÓN COMO MEDIO DE PAGO A REQUERIMIENTO DEL USUARIO.</p> <p>JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda)</p> <p>TENIENDO EN CUENTA LA DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. ENTRADA EN VIGOR, ESTABLECE QUE ENTRARÁ EN VIGOR AL DÍA SIGUIENTE DE SU PUBLICACIÓN. SERÍA CONVENIENTE AÑADIR UNA DISPOSICIÓN TRANSITORIA, PARA DAR UN PLAZO, AL MENOS 6 MESES, PARA QUE LOS TITULARES DE LAS LICENCIAS, PUEDAN REALIZAR LA INSTALACIÓN DEL APARATO LECTOR DE TARJETAS DE CRÉDITO, YA QUE EN CASO CONTRARIO, LOS TITULARES QUE NO CONTARÁN CON DICHO LECTOR ESTARÍAN INCUMPLIENDO Y, POR TANTO, PODRÍAN SER SANCIONADOS.</p>								

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En San Fernando a 5 de febrero de 2020

Firma de la persona proponente:



Sello de la Corporación





FEDERACION
ANDALUZA
DE MUNICIPIOS
Y PROVINCIAS

D/D^a FRANCISCO JAVIER PAREDES LOPEZ

Como miembro del Grupo de Trabajo de Transportes de la FAMP propone la siguiente enmienda:

"PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PUBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMOVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO"									
ENMIENDA DE (Señale con X)			AL TEXTO ARTICULADO QUE SE INDICA						
SUPR	MODIF	ADIC	Exposic. Motivos	Art.Apart.Letr.Párr.	Disposición (número)				
					Transit.	Adicional	Derogat.	Final	
		X		31-5-C					
TEXTO DE LA ENMIENDA (Señalar la modificación en negrilla)									
ARTÍCULO 31-5-C) : "LOS VEHÍCULOS NO PODRÁN CONTINUAR DEDICADOS A LA ACTIVIDAD DEL TAXI A PARTIR DE QUE ALCANCEN UNA ANTIGÜEDAD SUPERIOR A DIEZ AÑOS A CONTAR DESDE SU PRIMERA MATRICULACIÓN."									
JUSTIFICACION (Imprescindible para la toma en consideración de la enmienda)									
TENIENDO EN CUENTA LA DISPOSICIÓN FINAL TERCERA. ENTRADA EN VIGOR, ESTABLECE QUE ENTRARÁ EN VIGOR AL DÍA SIGUIENTE DE SU PUBLICACIÓN. SERÍA CONVENIENTE AÑADIR UNA DISPOSICIÓN TRANSITORIA, PARA DAR UN PLAZO, AL MENOS 6 MESES, PARA QUE LOS TITULARES DE LAS LICENCIAS, CUYO VEHÍCULO ADSCRITO CUENTE YA CON UNA ANTIGÜEDAD DE 10 AÑOS O ESTE PROXIMO A CUMPLIRLOS, PUEDAN REALIZAR LA SUSTITUCIÓN DEL VEHÍCULO, YA QUE EN CASO CONTRARIO, NO PODRÍAN CIRCULAR, Y COMO CONSECUENCIA PRESTAR SERVICIO.									

UTILICE UNA HOJA PARA CADA ENMIENDA.

En SAN FERNANDO a 5 de FEBRERO de 2020

Firma de la persona proponente:

Sello de la Corporación





INFORME N 3/2020, SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR EL DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO

Pleno

Presidente

D. José Luis de Alcaraz Sánchez-Cañaveral.

Vocales

D. Luis Palma Martos, Vocal Primero.

D^a. María Cruz Inmaculada Arcos Vargas, Vocal Segundo.

Secretaria del Consejo

D^a. M^a Ángeles Gómez Barea.

El Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, en su sesión de fecha 5 de marzo de 2020, con la composición expresada y siendo ponente D. José Luis de Alcaraz Sánchez-Cañaveral, en relación con el asunto señalado en el encabezamiento, aprueba el siguiente Informe:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 27 de enero de 2020, tuvo entrada en el Registro de la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía (en adelante, ADCA) un oficio remitido por la Dirección General de Movilidad, de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, solicitando el informe preceptivo sobre el proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.i) de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía.

Junto a dicha petición, el órgano proponente de la iniciativa normativa acompañaba el borrador del proyecto de Decreto, una Memoria justificativa y los Anexos I y II de la Resolución de 19 de abril de 2016, del Consejo de Defensa de la Competencia de



Andalucía, por la que se aprueban los criterios para determinar la incidencia de un proyecto normativo en la competencia efectiva, unidad de mercado y actividades económicas.

2. Con fecha 21 de febrero de 2020, la Secretaría General y el Departamento de Estudios, Análisis de Mercados y Promoción de la Competencia de la ADCA elevaron a este Consejo la propuesta conjunta de Informe, teniendo entrada en esta sede en esa misma fecha.

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO

La elaboración del presente Informe se realiza sobre la base de las competencias atribuidas a la ADCA en el artículo 3, letra i) de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía. Su emisión corresponde a este Consejo, a propuesta del Departamento de Estudios, Análisis de Mercados y Promoción de la Competencia y de la Secretaría General, de conformidad con lo establecido en el artículo 8.4 de los Estatutos de la ADCA, aprobados por Decreto 289/2007, de 11 de diciembre¹.

El procedimiento de control *ex ante* de los Proyectos Normativos se detalló en la Resolución de 19 de abril de 2016, del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, cuya entrada en vigor se produjo el 14 de mayo de 2016. Dicha Resolución recoge los criterios para determinar los supuestos en los que un proyecto normativo puede incidir en la competencia, unidad de mercado, actividades económicas y principios de buena regulación.

III. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO NORMATIVO

El texto normativo sometido a informe tiene por objeto la modificación del vigente Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo. Cabe señalar al respecto que la parte dispositiva de la norma, se compone de un artículo único dividido en catorce apartados en los que se acometen las distintas medidas propuestas para la modificación del citado reglamento.

En particular, son objeto de modificación el apartado tercero de la Disposición transitoria tercera, y los artículos 11.1, 24.1b); 27.1a); 27.1c); 30.1; 31.2d); 31.5; 34; 37, 38.1; 39.2;

¹ Conforme a la redacción vigente, en virtud de lo dispuesto en el Decreto 290/2015, de 21 de julio, por el que se modifican los Estatutos de la Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía, aprobados por Decreto 289/2007, de 11 de diciembre.



48.1f); 55; 58; y 65b) del Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía. Así mismo, la norma contiene una parte final, compuesta por una Disposición derogatoria única y tres Disposiciones finales acerca de la derogación normativa; la adaptación de las Ordenanzas municipales; el desarrollo y ejecución; y la entrada en vigor de la propuesta normativa.

Según consta en la parte expositiva de la norma la modificación del Decreto 35/2012 obedece, por una parte, a la necesidad de ajustar su texto a los pronunciamientos judiciales que han afectado de manera significativa su contenido, y por otra, al deseo de introducir una nueva regulación que permita la modernización y flexibilidad del sector del taxi tan demandada por los usuarios.

A tales efectos, en el artículo 11, se incluye también a las personas jurídicas como posibles titulares de las licencias, y en el artículo 24, se elimina la exigencia de que el vehículo sea conducido por el mismo titular de la licencia.

Por su parte, en el artículo 27, se enumeran los requisitos que han de reunir los interesados en acceder a la actividad del taxi, con independencia de que sean personas físicas o jurídicas, adecuándose además su contenido a la exigencias establecidas por la normativa estatal en materia de transportes.

En el artículo 30 se clarifica la redacción del apartado 1, especificando que se podrá disponer del vehículo adscrito a la licencia en régimen de propiedad, arrendamiento financiero u ordinario. Y en el artículo 31 se anula la exigencia de que el vehículo no supere la antigüedad de dos años en el momento de otorgamiento inicial de la licencia, pero se establece un tope máximo de diez años de antigüedad para que el mismo pueda seguir dedicándose a la actividad del taxi contados desde su primera matriculación.

Con la modificación del artículo 34 se suprimen los apartados que contienen una regulación meteorológica de los aparatos taxímetros, mientras que el artículo 37 se suprime íntegramente por no ser necesario que el titular de la licencia posea el carnet de conducir. Y en consonancia con este último, se modifica el apartado primero del artículo 38 permitiéndose, con carácter general, la explotación de la licencia de taxi por un tercero, ya sea asalariado o autónomo.

En el apartado 2 del artículo 39 del Reglamento, se desarrolla el procedimiento que permitirá la implantación en cada municipio de la contratación por plaza y pago individual de los servicios previamente contratados estableciéndose como requisito, entre otros, un informe con carácter vinculante de la Consejería competente en materia de transportes.

La modificación del artículo 48, puntualiza que las hojas de quejas y reclamaciones que han de llevarse entre la documentación a bordo del vehículo, serán las exigibles en materia de consumo. Por su parte, el artículo 55, reconoce a las personas usuarias un nuevo derecho: el de pagar el servicio recibido tanto en efectivo como con tarjeta de crédito. Y en el artículo 58, se contempla el precio cerrado para los servicios



precontratados por una aplicación tecnológica a fin de permitir que el usuario pueda conocer el precio del servicio con antelación a su inicio.

En línea con la modificación del artículo 55, el artículo 65 se modifica para tipificar como sanción grave la falta de instalación de aparato lector de tarjeta de crédito.

Por último, con la modificación de la Disposición transitoria tercera se suprime la exigencia de transmisión de las licencias a las personas jurídicas que sean titulares de las mismas a la fecha de entrada en vigor de la norma.

IV. CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO EN ANDALUCÍA E INCIDENCIA SOBRE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA

IV.1. La naturaleza del servicio de taxi

El servicio de taxi consiste en un servicio de transporte público de viajeros de carácter discrecional, que se lleva a cabo por cuenta ajena a cambio de una retribución económica y sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido. Los taxis son automóviles de turismo que prestan este servicio de transporte de viajeros o viajeras de un punto a otro de un centro urbano o entre distintos municipios.

De acuerdo con la doctrina reiterada de las autoridades de competencia, entre ellas el propio Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía (en adelante, CDCA)² y de organismos internacionales³, el mercado del transporte discrecional de viajeros en vehículos de turismo (o también mercado del taxi) puede subdividirse en tres segmentos, teniendo en cuenta la modalidad de prestación del servicio o la forma en que los clientes pueden contratar el servicio:

- El **primer segmento “servicio de taxi circulando por la calle”**, sería aquel conformado por las contrataciones de vehículos de taxi que circulan por la vía pública. En este caso, los usuarios solicitan los servicios en la calle entre los vehículos de taxi que se encuentran circulando en esos momentos, teniendo una gran incertidumbre respecto del tiempo de espera para encontrar un taxi, no existiendo por tanto una real elección del prestador del servicio, y debiendo optar por coger el primer taxi disponible sin considerar las prestaciones y características del vehículo.

² Office of Fair Trading (OFT) en su estudio *“The regulation of licensed taxi and PHV servicios in UK”* (noviembre de 2003), y la Autoridad Catalana de la Competencia *“Reflexiones procompetitivas sobre el modelo regulador del taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor”* (noviembre 2012), entre otros. Así como numerosas **Resoluciones de este CDCA** (Resolución S 04/2013, Unión Taxi Aljarafe; Resolución S 03/2014 Asociación taxi Mezquita; Resolución S 10/2014 Asociación provincial de trabajadores autónomos de autotaxi de Córdoba y Resolución S 11/2014 Asociación Unión Jerezana Teletaxi).

³ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) en su Informe *“Taxis Services: Competition and Regulation, Policy Roundtables”* (2007).



- El **segundo segmento “servicio de taxi en paradas”**, sería aquél que lo forman las contrataciones de vehículos de taxi que se encuentran estacionados en zonas habilitadas para ello por la Administración. El usuario, en este caso, se dirige hacia las zonas especialmente habilitadas como paradas de taxis. Este sistema resulta especialmente operativo en el caso de aeropuertos y estaciones de tren o autobús. En este segundo segmento, el usuario no puede llevar a cabo tampoco una auténtica elección, dado que estará obligado a contratar uno de los vehículos que están estacionados en la parada, llegando incluso en algunas ocasiones a quedar anulada totalmente la capacidad de elección del usuario, quedando obligado a coger el primer vehículo que se encuentre situado en la parada.
- El **tercer segmento “servicio de taxi por sistemas de reserva previa”** lo formarían aquellas contrataciones de vehículos que se realizan mediante una centralita o emisora de taxi o por cualquier otro medio (por ejemplo, mediante la utilización de las nuevas tecnologías como son el correo electrónico, aplicaciones móviles o páginas webs, entre otros). En este caso, el usuario sí que cuenta con una posición más favorable para escoger el taxi que más se adecúe a sus preferencias, pues puede negociar en cierta medida el precio y las condiciones y características del vehículo que necesita.

A esta caracterización tradicional del sector del taxi, hay que unir la creciente introducción de una serie de avances tecnológicos que se encuentran directamente relacionados con aplicaciones informáticas vinculadas a servicios móviles que permiten localizar taxis o cualquier tipo de vehículo de transporte de viajeros, contratar sus servicios, conocer el recorrido por el que se desarrollará el trayecto, así como el precio, la forma de pago, además de características del vehículo con el que se llevará a cabo el servicio y la valoración realizada por otros usuarios sobre el conductor que previsiblemente va a cubrir la demanda. La irrupción de estas innovaciones tecnológicas suponen la alteración de los anteriormente citados segmentos del mercado, llegándose a producir una hibridación entre el modelo de precontrato y la forma de contratación directa en la calle, dado que estos mecanismos suelen ser muy rápidos, incluso más rápidos que parar un taxi en la calle.

A modo de ejemplo, cabe resaltar la app Mytaxi⁴, que se encuentra presente en el ámbito territorial de Andalucía en las ciudades de Málaga y Sevilla⁵, y que permite la contratación de un servicio de taxi a través de esta aplicación móvil, que ofrece al cliente la posibilidad de conocer en tiempo real y en directo el recorrido que está efectuando el taxi solicitado y ver así cómo se acerca el taxi a través de un mapa y recibir un aviso cuando el taxista esté en el lugar de encuentro. Este nuevo sistema de

⁴ Ver: <https://es.mytaxi.com>

⁵ Se encuentra disponible en las siguientes ciudades españolas: Barcelona, Madrid, Sevilla, Valencia, Málaga, Gijón, Avilés y Oviedo.



contratación facilita, además, el pago de los trayectos vía app, al disponer de un método de pago a cuenta (tarjeta de crédito o débito o cuenta PayPal); y contiene un sistema de valoración por los servicios prestados, ofreciendo la posibilidad de guardar al taxista como favorito para eventuales trayectos.

De acuerdo con la normativa vigente en España, para los dos primeros segmentos del mercado existe una reserva de actividad a favor del taxi, dado que la regulación actual solo permite que actúen este tipo de operadores económicos. Sin embargo, en el tercer segmento, puede entenderse que se produce una competencia real entre los prestadores de servicios a través del taxi y los servicios de alquiler de vehículo de transporte con conductor. Desde un punto de vista de la demanda, podría entenderse que estos servicios serían sustitutivos y que sería, especialmente importante, el grado de sustituibilidad en grandes ciudades, en destinos turísticos y, recientemente, estaría adquiriendo mayor relevancia en zonas rurales. Además, se puede adaptar el servicio a las condiciones de la demanda concreta requerida; número de plazas y negociación del precio, entre otros.

Finalmente, y desde un punto de vista geográfico, hay que tener en cuenta la limitación que la regulación existente impone a estos servicios, por cuanto obliga a iniciar los mismos en el municipio en el que se obtiene la licencia y, si bien se dispone con carácter general de una licencia interprovincial, en la práctica se puede señalar que el servicio se presta a nivel municipal y, en determinados casos, en el área metropolitana.

IV.2. Evolución de las principales variables relacionadas con el mercado de servicios de taxi

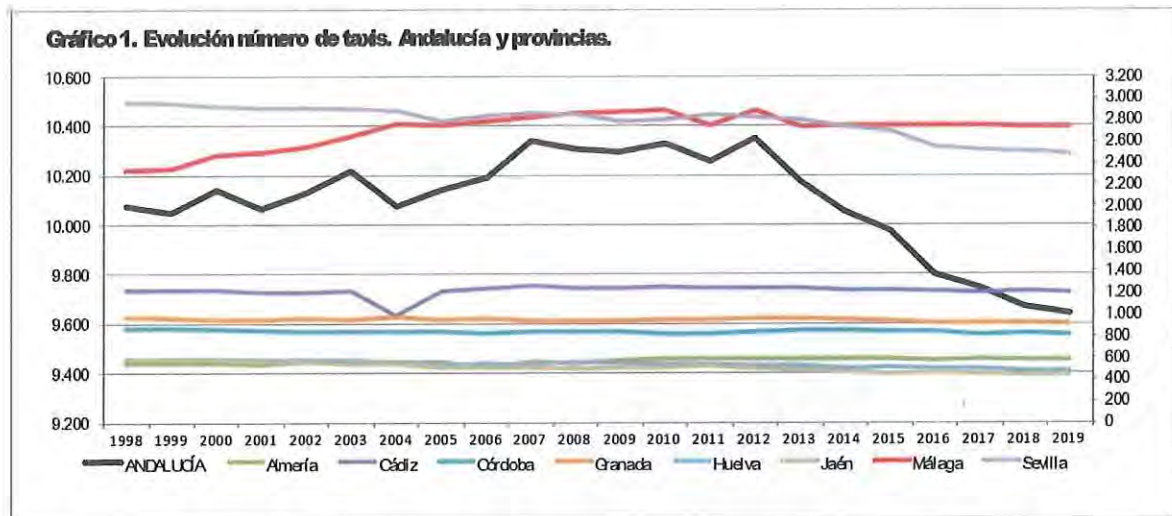
Según datos procedentes de la estadística del taxi del Instituto Nacional de Estadística (INE), en Andalucía existían 9.642 turismos prestando el servicio de taxi en el año 2019, con la siguiente distribución por provincias:

Cuadro 1. N° de taxis en Andalucía en el año 2019 y su distribución por provincias.

Andalucía	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla
9.642	575	1.207	817	918	477	430	2.740	2.478
%	5,96%	12,52%	8,47%	9,52%	4,95%	4,46%	28,42%	25,70%

Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por la Estadística del Taxi del Instituto Nacional de Estadística (INE).

Siendo la evolución del número de taxis en Andalucía y para cada una de sus provincias desde el año 1998, la que se muestra en la siguiente gráfica:



Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por la Estadística del Taxi del Instituto Nacional de Estadística (INE).

De la evolución mostrada a lo largo del período 1998-2019 de la variable “número de taxis”, para el total de Andalucía, se destaca el descenso del número de taxis en un 4,30% (concretamente, ha pasado de 10.075 taxis en el año 1998 a los 9.642 taxis existentes en el 2019). En su evolución además, se observa que existe un pico para el año 2012 con un total 10.350 taxis, siendo el decremento desde ese año hasta el 2019 de un 6,84%.

Para contextualizar el análisis realizado de la evolución del número de taxis a lo largo de los años, faltaría identificar si la disminución en la oferta de taxis, está relacionada con una disminución en la demanda o no. De esta forma, para el estudio de la demanda del servicio de taxi, se identifican las siguientes variables:

1. Población.
2. Número de visitantes y pernoctaciones en hoteles.
3. Número de visitantes y pernoctaciones en apartamentos turísticos.
4. Otra oferta de establecimientos de alojamiento turísticos: número de plazas ofertas por viviendas con fines turísticos, albergues, casas rurales, viviendas turísticas de alojamiento rural, pensiones, hostales y camping.
5. PIB de Andalucía.

Se procede, a continuación, a analizar cada una de las variables establecidas como indicadores de la demanda, comenzando por la población.

Así, respecto a la evolución de la población a lo largo de los años, se puede observar un incremento de la población de la Comunidad Autónoma de Andalucía desde el año 1998

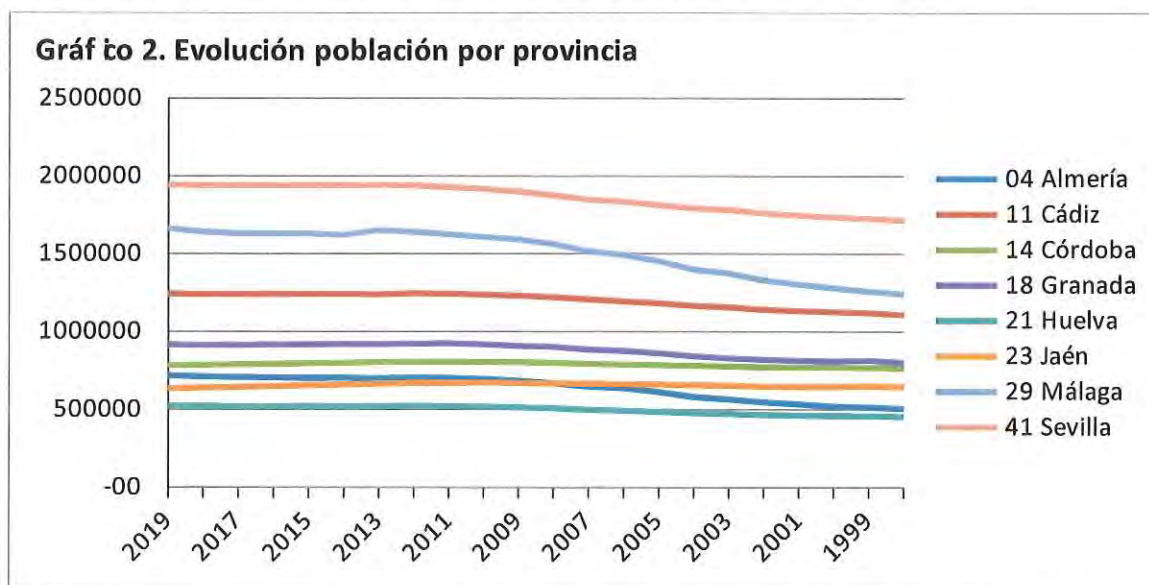
hasta el 2019 de un 16,28%, chocando, por tanto, con la disminución en la oferta de taxis durante estos años.

Cuadro 2. Incremento de la población en Andalucía y provincias entre los años 1998 y 2019.

	Incremento	Total	
		2019	1998
Almería	41,82%	716.820	505.448
Cádiz	11,98%	1.240.155	1.107.484
Córdoba	2,06%	782.979	767.175
Granada	14,17%	914.678	801.177
Huelva	14,96%	521.870	453.958
Jaén	-1,89%	633.564	645.792
Málaga	33,95%	1.661.785	1.240.580
Sevilla	13,27%	1.942.389	1.714.845
Andalucía	16,28%	8.414.240	7.236.459

Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por las Estadísticas del Padrón Instituto Nacional de Estadística (INE).

Pudiéndose observar, además, en la siguiente gráfica, que la evolución de la población en Andalucía ha mantenido un crecimiento sostenido a los largo de los años.

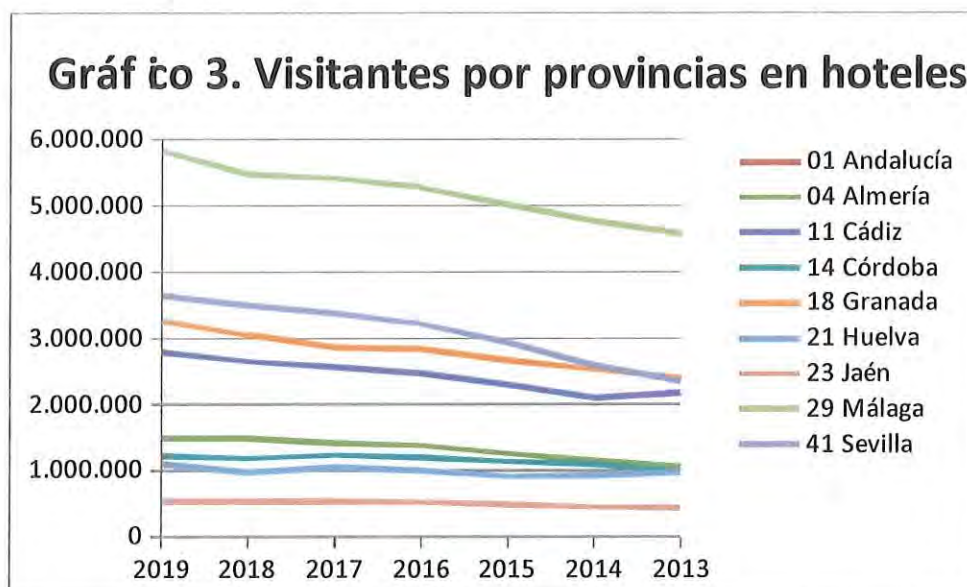


Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por la Estadísticas del Padrón Provincial del Instituto Nacional de Estadística (INE).

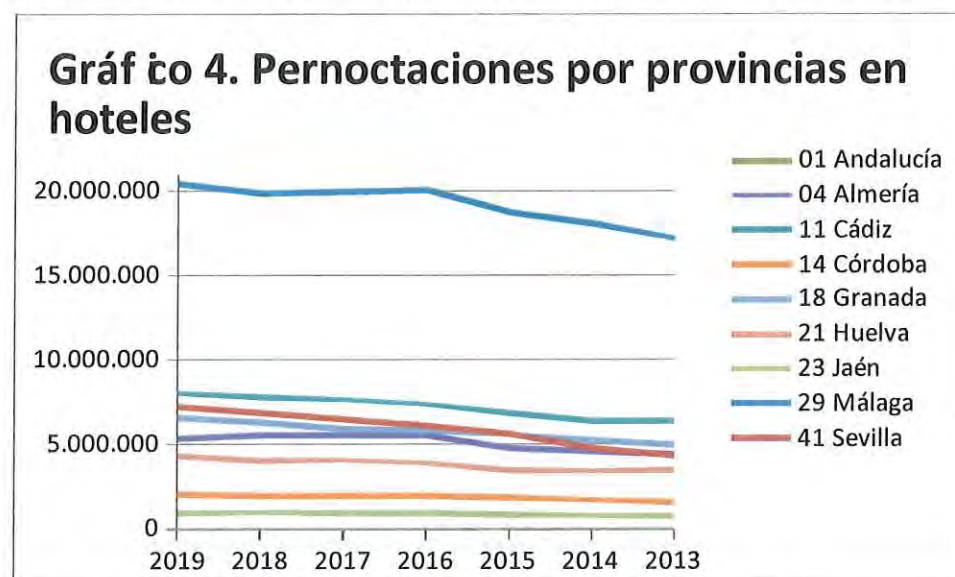
Además de la población, el sector turístico en general constituye una fuente muy importante en la demanda de servicios de taxi, siendo un sector que viene desarrollándose con éxito en los últimos años. Como indicadores asociados a la

demanda del sector turístico, se han seleccionado el número de visitantes y pernoctaciones tanto en hoteles como en apartamentos turísticos, así como otra tipología de oferta de establecimientos de alojamiento turístico, destacando el número de plazas ofertadas por las viviendas con fines turísticos.

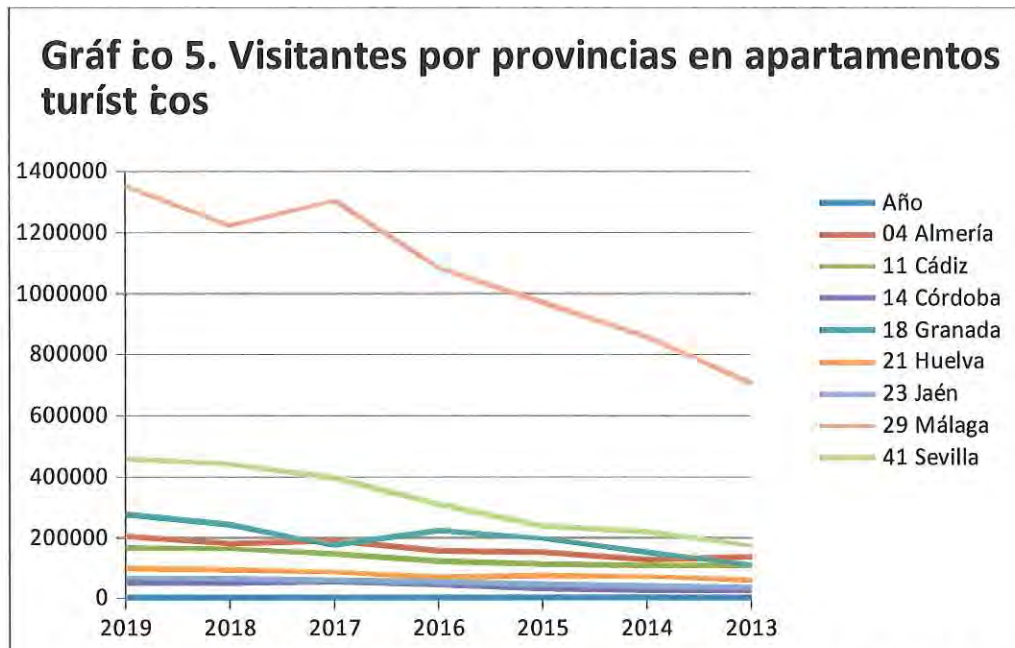
Respecto al número de visitantes y pernoctaciones, tanto en hoteles como en apartamentos turísticos, se procede, a continuación, a analizar los datos procedentes de las estadísticas del Instituto Nacional de Estadística (INE) en el año 2019, que se muestran en las siguientes gráficas.



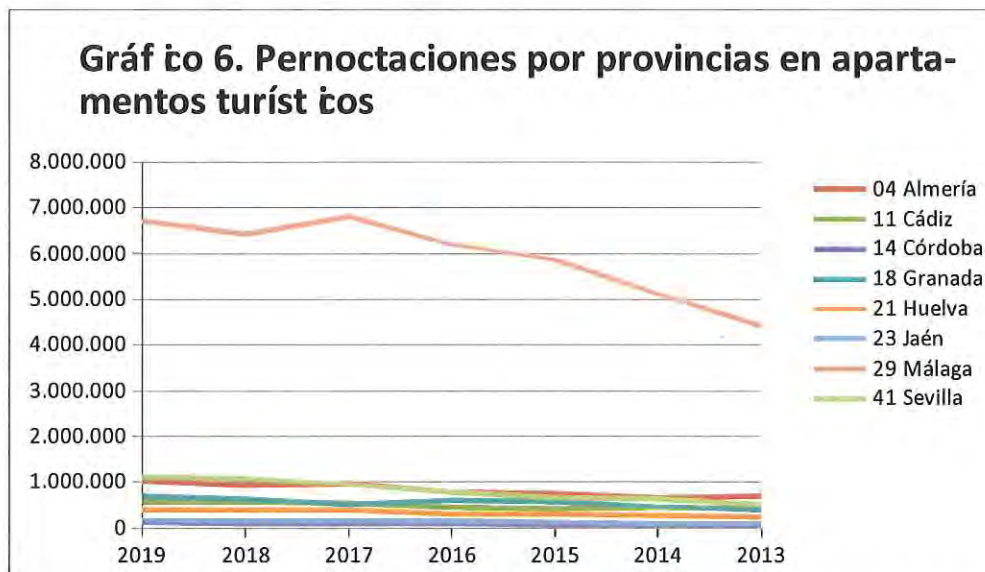
Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por las Estadísticas del Sector Turístico del Instituto Nacional de Estadística (INE). Los datos del año 2019 son provisionales.



Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por las estadísticas del Sector Turístico del Instituto Nacional de Estadística (INE). Los datos del año 2019 son provisionales.



Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por las estadísticas del Sector Turístico del Instituto Nacional de Estadística (INE). Los datos del año 2019 son provisionales.

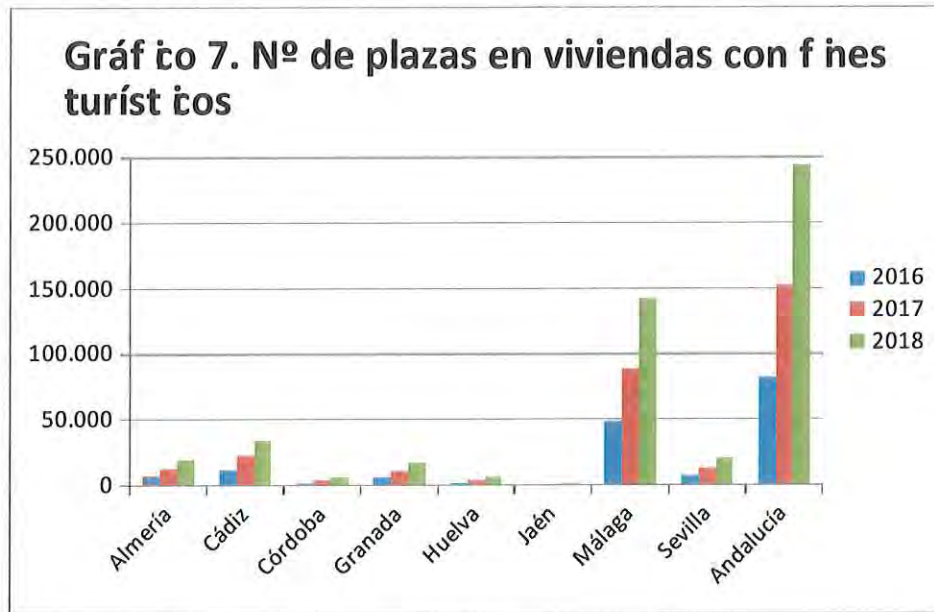


Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por las estadísticas del Sector Turístico del Instituto Nacional de Estadística (INE). Los datos del año 2019 son provisionales.

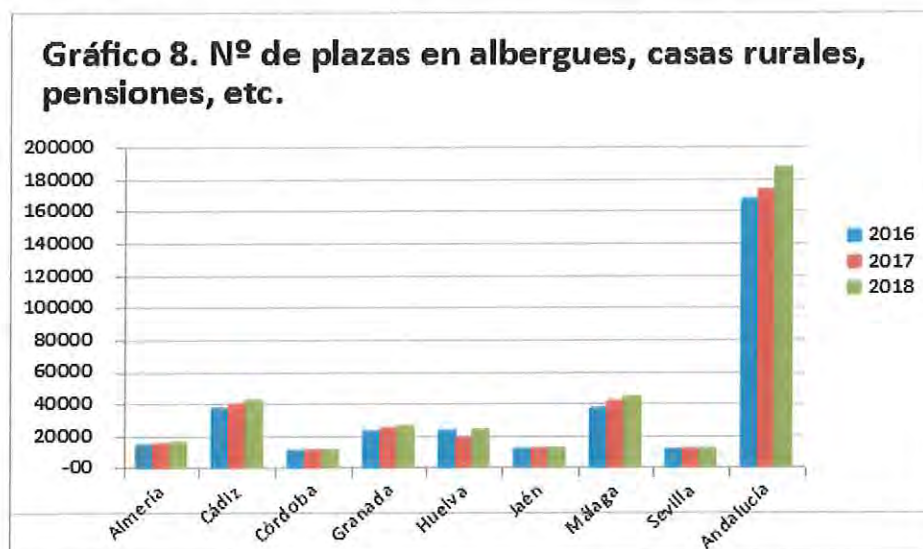
De igual forma a lo que ocurre con la variable población, se observa un incremento desde el año 2013 en el número de visitantes y pernoctaciones tanto en hoteles como en apartamentos turísticos, años que coinciden con una disminución en el número de taxis.

Respecto a otra tipología de oferta de establecimientos de alojamiento turístico, se ha procedido a analizar los datos procedentes de las estadísticas de la Empresa Pública

para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía, en el año 2019, analizándose, por un lado, el número de plazas ofertadas por las viviendas con fines turísticos, y por otro lado, de forma agregada, las plazas ofertadas por albergues, casas rurales, viviendas turísticas de alojamiento rural, pensiones, hostales y camping.



Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por las estadísticas de la Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía. Datos provisionales.



Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por las estadísticas de la Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía. Datos provisionales.

De las gráficas anteriores, se observa un incremento de la oferta de estas tipologías de alojamientos turísticos, a lo largo de los años analizados.

Por último, cabría analizar, el contexto económico en Andalucía, de cara a su posible efecto en la demanda en el uso en el servicio del taxi, seleccionándose como indicadores de la situación económica de Andalucía el PIB y el PIB per cápita. A continuación, se muestran los datos obtenidos de estos indicadores económicos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

Cuadro 3. PIB y PIB per cápita de Andalucía.

		2013	2014	2015	2016	2017	2018
PIB	ANDALUCÍA	141.910.529	143.398.322	150.465.236	154.695.499	162.054.241	167.528.461
	Almería	12.573.222	12.833.737	13.826.161	14.220.297	14.848.391	-
	Cádiz	19.815.337	19.625.507	20.726.392	21.377.126	22.484.958	-
	Córdoba	12.317.580	12.543.683	12.946.009	13.239.029	13.748.584	-
	Granada	15.472.638	15.416.525	16.084.587	16.465.153	17.172.015	-
	Huelva	8.586.194	8.983.872	9.502.408	9.846.454	10.570.378	-
	Jaén	9.287.734	9.386.791	10.014.676	10.474.711	10.847.971	-
	Málaga	27.866.497	28.761.866	30.014.056	31.332.697	33.049.085	-
	Sevilla	35.991.327	35.846.341	37.350.947	37.740.032	39.332.859	-
PIB per cápita	ANDALUCÍA	16.920	17.090	17.916	18.408	19.286	19.931
	Almería	18.223	18.616	19.933	20.372	21.191	-
	Cádiz	15.888	15.729	16.610	17.125	18.010	-
	Córdoba	15.416	15.745	16.314	16.740	17.451	-
	Granada	16.802	16.771	17.525	17.960	18.736	-
	Huelva	16.472	17.223	18.213	18.885	20.265	-
	Jaén	14.105	14.355	15.432	16.265	16.977	-
	Málaga	17.266	17.703	18.356	19.068	20.086	-
	Sevilla	18.585	18.499	19.255	19.440	20.241	-

Fuente: Elaborado por la ADCA a través de los datos proporcionados por los Indicadores Económicos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

Los años 2015 y 2016 son provisionales, 2017 avance y 2018 primera estimación.

PIB medido en miles de euros.

PIB per cápita medido en euros / habitante.

De la tabla anterior, se puede observar un incremento en la tasa interanual, tanto del PIB, como del PIB per cápita, frente a la disminución en estos años de los vehículos de taxi.



IV.3. Conclusiones

Del análisis realizado de las variables relacionadas con la demanda del taxi, se puede constatar que el número de licencias, en el período objeto del análisis, no responde a los cambios generados en la demanda en relación con los cambios demográficos y económicos analizados. Por lo tanto, se puede concluir que el número de taxis no responde a las presiones de la demanda, sino que se desarrollaría en función de criterios ajenos al funcionamiento del mercado, respondiendo a otros tipos de factores.

Algunos de estos factores han sido mencionados por la CNMC en sus Informes⁶, en los que se concluye que la falta de respuesta de la oferta a cambios en variables fundamentales de demanda constituye uno de los indicadores más claros del funcionamiento ineficiente de este mercado. Una de las razones que podría explicar esta falta de respuesta de la oferta es la influencia de los operadores establecidos (incumbentes) en la conducta de la autoridad competente en relación con la provisión de nuevas licencias. A medida que la demanda se expande pero la oferta permanece fija o no evoluciona de acuerdo con la demanda, los operadores incumbentes se apropian de rentas cada vez mayores, lo que les incentiva a influir en la actuación de la Administración para favorecer y mantener una escasez de licencias totalmente artificial, creada administrativamente. Estas rentas crecientes se reflejan en un precio muy elevado de las licencias en las transacciones del mercado secundario.

El valor de las licencias de taxi en el mercado secundario es la prueba más evidente de las rentas regulatorias de monopolio generadas por una regulación restrictiva que limita la entrada, restringe la competencia en precios, calidad e innovación, transfiere renta de la sociedad a los operadores establecidos en el mercado del taxi, y reduce el bienestar.

Los límites cuantitativos restringen la competencia en el mercado del taxi y tienen múltiples efectos negativos sobre el bienestar:

- Reducen la disponibilidad de taxis, generan una escasez artificial, y limitan las opciones para los consumidores, afectando especialmente a colectivos con menores opciones de movilidad, como personas con discapacidad, personas mayores o personas que residen en lugares relativamente alejados del centro de las ciudades.
- Aumentan el tiempo de espera, reducen la calidad del servicio y obstaculizan la aparición de innovaciones.
- Reducen la elección de los usuarios en materia de modos de transporte, y fuerzan a los usuarios a utilizar medios de transportes no tan preferidos y menos adecuados.
- Crean una escasez que otorga un valor muy elevado a las licencias, que a su vez se traslada a los costes y precios regulados del servicio de taxi y reduce el bienestar.

⁶ Informe Económico sobre los Límites Cuantitativos y las Restricciones a la competencia en Precios en el Sector del Taxi de la Ciudad De Málaga – LA/01/2015

Informe Económico sobre los Límites Cuantitativos y las Restricciones a la Competencia en Precios en el Sector del Taxi de la Ciudad de Córdoba – La/02/2015



La CNMC en los Informes señalados, hace referencia a que existen muchos países donde los límites cuantitativos se han eliminado a nivel general o existen ciudades o áreas geográficas en las que estas restricciones no existen. La evidencia disponible pone de relieve cómo la eliminación de los límites cuantitativos aumenta considerablemente la entrada y la disponibilidad de taxis, reduce el tiempo de espera, aumenta la calidad y la innovación, y reduce los precios del taxi. A su vez, la reciente intensificación de la entrada en el mercado del servicio de transporte público de viajeros y viajeras en automóviles de turismo a través de la aparición de nuevos operadores como *Uber* o *Lyft* en distintos países, y su impacto positivo en términos de disponibilidad, calidad, innovación y precios, confirma los efectos positivos de un mayor ritmo de entrada y competencia en este mercado.

No existen argumentos económicos que justifiquen el establecimiento de un límite cuantitativo. No hay ningún tipo de fallo de mercado que pueda justificar su establecimiento, y el consenso en la literatura económica es que un régimen de libertad de entrada es la opción que maximiza el bienestar. De hecho, en muchos países se han eliminado los límites cuantitativos. Este es el caso en Irlanda, muchas zonas del Reino Unido, Suecia, Nueva Zelanda u Holanda. A su vez, muchas ciudades de Estados Unidos disfrutaban de regímenes en los que existe libertad de entrada desde hace décadas.

Tampoco existe ningún objetivo de interés público vinculado a una razón de imperiosa interés general que justifique el establecimiento de dichos límites. Es más, el límite cuantitativo, al limitar la entrada, reducir la disponibilidad de taxis, y aumentar los precios, obstaculiza de forma ineficiente la accesibilidad a este servicio, lo que resultaría contrario al interés público.

En el caso que nos ocupa, suponiendo una situación ideal, en la que los servicios que presta el taxi solo fueran realizados por estos, que la oferta estuviera definida solamente por una de las variables estudiadas anteriormente y que fuera directamente proporcional a ésta, tendríamos:

- Oferta definida únicamente por la población: en Andalucía (según datos del sector turístico del Instituto Nacional de Estadística) entre el año 1998 y 2019 se ha incrementado la población en un 16,28%, por lo que si en el año 1998 existían 10.075, en el año 2019 deberían de existir un total de 11.715, en contraposición de las 9.642 existentes, es decir, se deberían incrementar las licencias de taxi en un 21,5% respecto de las licencias existentes en 2019.
- Oferta definida únicamente por las pernoctaciones en hoteles y apartamentos turísticos: el incremento en pernoctaciones en Andalucía (según datos del sector turístico del Instituto Nacional de Estadística), sumando las realizadas en hoteles y apartamentos turísticos, desde el año 2013 al 2019, ha sido de un 31,71%. Así, en el año 2013 existían 10.174 taxis, por lo que si se incrementaran proporcionalmente a las pernoctaciones, deberían de existir 13.400 licencias de taxi en el año 2019, en contraste de las 9.642 existentes, es decir un 38,98% más.



- Oferta definida únicamente por el número de plazas en viviendas con fines turísticos: el incremento en Andalucía del número de plazas entre el año 2016 y el 2018 ha sido de 82.260 a 244.345 plazas (según las estadísticas de la Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía), es decir, de un 197,04%, casi triplicándose el número de plazas. Por lo que si en el año 2016 existían 9.799 taxis, el incremento proporcional nos daría un total de 29.106 taxis en el año 2019.

En una situación del mercado donde la oferta realmente respondiera a las presiones de la demanda, la oferta no respondería únicamente a una de las variables anteriores, sino que cada una de estas variables afectaría proporcionalmente a la oferta de forma agregada:

$$\text{N}^\circ \text{ de Taxis} = \alpha \times \text{Población} + \beta \times \text{Pernoctaciones} + \mu \times \text{N}^\circ \text{ Plazas} + \varphi \times \text{Otros} + \xi$$

Donde:

Población = Población en Andalucía

Pernoctaciones = Pernoctaciones en hoteles y apartamentos turísticos

Nº Plazas = Número de plazas en viviendas con fines turísticos

Otros = Demanda asociada a otro tipos de establecimientos de alojamiento turístico como puede ser los albergues, casas rurales, pensiones, camping, entre otros y otros factores que afecten a la oferta.

La materialización de este modelo requeriría de una investigación específica o estudio más pormenorizado del sector que superaría el ámbito de este Informe. No obstante, cabe señalar que cada una de estas variables que definen la demanda, afectaría a la oferta con un peso distinto, existiendo factores, como pueden ser el nivel económico de los visitantes que utilizan cada uno de los tipos de establecimiento turístico o la estacionalidad, que afectarían al peso en el que influyen cada una de estas variables en la oferta.

En cualquier caso, del análisis anterior e independientemente del número exacto de taxis a incrementar en relación con la demanda existente, sí se puede concluir que existe un amplio margen para el incremento de la oferta de número de taxis, que podría ser cubierta bien por un aumento de licencias del taxi o bien facilitando la entrada de nuevos operadores que presten un servicio sustitutivo a los prestados por el taxi.

Este incremento de la oferta podría realizarse a través de un aumento del número de licencias del taxi o posibilitando la entrada de nuevos operadores, modificando el marco normativo existente, eliminando las restricciones que limitan el número de taxis y permitiendo de esta forma que sea el propio mercado el que se autoregule.



V. ANÁLISIS DE COMPETENCIA, UNIDAD DE MERCADO Y MEJORA DE LA REGULACIÓN

V.1. Observaciones generales sobre la mejora de la regulación económica

La mejora de la regulación económica constituye el conjunto de actuaciones e instrumentos, mediante los cuales los poderes públicos, al elaborar o aplicar las normas con impacto en las actividades económicas, promueven un entorno más eficaz para el desarrollo de la actividad empresarial y profesional, y evitan la imposición de restricciones injustificadas o desproporcionadas.

En tal sentido, merece la pena recordar que la imposición de cargas afecta al comportamiento de los agentes económicos, ralentizando sus operaciones, detrayendo recursos de otras actividades productivas, condicionando sus decisiones de inversión y generando obstáculos a la libre entrada y salida del mercado. De ahí, la importancia de incentivar la producción de normas más transparentes, más fácilmente aplicables y sujetas a un proceso de revisión que optimice sus resultados, coadyuve a la dinamización económica, simplifique procesos y reduzca cargas innecesarias.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.2 de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía, al evaluar las distintas iniciativas normativas, la ADCA aplica los principios de eficiencia, necesidad, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, accesibilidad, simplicidad y eficacia. Ello, en aras de que el marco normativo propuesto contribuya a alcanzar un modelo productivo acorde con los principios y objetivos básicos previstos en el artículo 157 del Estatuto de Autonomía para Andalucía.

Asimismo, tras la entrada en vigor de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (en adelante, LGUM), todas las Administraciones públicas españolas están obligadas a observar en sus disposiciones los principios establecidos para proteger las libertades de acceso y ejercicio de los operadores económicos. El artículo 9.1 de la LGUM, bajo el título "Garantía de las libertades de los operadores económicos", preceptúa:

"Todas las autoridades competentes velarán, en las actuaciones administrativas, disposiciones y medios de intervención adoptados en su ámbito de actuación, por la observancia de los principios de no discriminación, cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad de sus actuaciones, eficacia en todo el territorio nacional de las mismas, simplificación de cargas y transparencia".

Para toda actuación de las Administraciones Públicas que pueda limitar el ejercicio de derechos individuales o colectivos, el artículo 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, regulador de los "Principios de intervención de las Administraciones Públicas para el desarrollo de una actividad" dispone lo siguiente:



“Las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que, en ningún caso, se produzcan diferencias de trato discriminatorias. Asimismo, deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos”.

En lo que se refiere estrictamente a iniciativas normativas, el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de diciembre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en adelante, Ley 39/2015) enuncia los “Principios de buena regulación”, y determina que:

“En el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia. En la exposición de motivos o en el preámbulo, según se trate, respectivamente, de anteproyectos de ley o de proyectos de reglamento, quedará suficientemente justificada su adecuación a dichos principios”.

Al hilo de lo anterior, el Decreto 622/2019, de 27 de diciembre, de Administración Electrónica, Simplificación de Procedimientos y Racionalización Organizativa de la Junta de Andalucía (que entrará en vigor el próximo 1 de abril de 2020), en los apartados 2 y 3 de su artículo 7, establece cuáles son los extremos que deben quedar reflejados sintetizadamente en la parte expositiva de los proyectos de disposiciones reglamentarias y anteproyectos de ley, con el fin de que las nuevas disposiciones que se aprueben justifiquen el cumplimiento de los principios de buena regulación.

Los esfuerzos por incorporar al ordenamiento jurídico los principios de la *better and smart regulation* no se agotan con el análisis *ex ante* de los proyectos normativos por las instituciones que tienen encomendadas esa función consultiva.

Por ello, también interesa señalar aquí que el artículo 130 de la Ley 39/2015, referido a la “Evaluación normativa y adaptación de la normativa vigente a los principios de buena regulación”, dispone lo siguiente:

“1. Las Administraciones Públicas revisarán periódicamente su normativa vigente para adaptarla a los principios de buena regulación y para comprobar la medida en que las normas en vigor han conseguido los objetivos previstos y si estaba justificado y correctamente cuantificado el coste y las cargas impuestas en ellas.

El resultado de la evaluación se plasmará en un informe que se hará público, con el detalle, periodicidad y por el órgano que determine la normativa reguladora de la Administración correspondiente.

2. Las Administraciones Públicas promoverán la aplicación de los principios de buena regulación y cooperarán para promocionar el análisis económico en la elaboración de



las normas y, en particular, para evitar la introducción de restricciones injustificadas o desproporcionadas a la actividad económica”.

En conexión con lo anterior, el artículo 9 del citado Decreto 622/2019, de 27 de diciembre, se centra en la evaluación *ex post* de las normas, al regular los planes de revisión del acervo normativo existente del siguiente modo:

“1. La Consejería competente en materia de administración pública elaborará, al menos cada cuatro años, Planes de Calidad y Simplificación Normativa, correspondiendo su aprobación al Consejo de Gobierno mediante acuerdo. Estos planes tendrán como objetivo la revisión, simplificación y, en su caso, consolidación normativa de las disposiciones vigentes en el Derecho propio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. La Consejería competente en materia de administración pública impulsará y coordinará su seguimiento y revisión.

2. Los Planes de Calidad y Simplificación normativa abordarán una revisión general de las normas vigentes para valorar la adopción de, al menos, las siguientes medidas:

a) La reducción del número de normas.

b) La adaptación de las normas a los principios de buena regulación establecidos en la legislación del procedimiento administrativo común y precisados en el artículo 7, verificando que las normas en vigor han conseguido los objetivos previstos, así como que estaban justificados y correctamente cuantificados el coste y las cargas impuestas en ellas.

c) La consolidación y simplificación de la normativa vigente.

d) El rediseño funcional de los procedimientos, aplicando los criterios establecidos en el artículo 6 para la simplificación de procedimientos, agilización de trámites y reducción de cargas.

3. El resultado de la ejecución de cada plan se plasmará en un informe de evaluación que, previo conocimiento de la Comisión Interdepartamental de Coordinación y Racionalización Administrativa, se hará público en el Portal de la Junta de Andalucía, así como por los medios que se estimen pertinentes”.

Sentado lo anterior, este Consejo realizará el análisis del proyecto normativo remitido, de acuerdo con los principios enunciados *ut supra*, y de conformidad con lo establecido en la Resolución de 19 de abril de 2016, por la que se aprueban los criterios para determinar la incidencia de un proyecto normativo en la competencia efectiva, unidad de mercado y actividades económicas.

V.2. Observaciones de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio sobre el contenido del proyecto normativo

La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio afirma en el Anexo I de la Resolución de este CDCA, que la propuesta de norma tiene por objeto la



regulación de un sector económico o mercado, y que incide en la competencia efectiva, en la unidad de mercado, o en las actividades económicas.

Desde la óptica de los criterios básicos de la política de mejora reguladora que deben presidir la iniciativa legislativa y potestad reglamentaria de las Administraciones Públicas, debemos recordar los principios reconocidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015. Así pues, en virtud de los principios de necesidad y eficacia, toda norma debe estar justificada por una razón de interés general, basarse en una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

Así mismo, en virtud del principio de proporcionalidad, la iniciativa que se proponga deberá contener una regulación imprescindible para atender el objetivo de interés público que se persiga. Todo ello, tras constatar que no existen otras medidas menos restrictivas o que impongan menos obligaciones a los destinatarios, teniendo en cuenta que, generalmente, a mayor grado de intervención, mayor distorsión a la actividad económica se estará produciendo.

Por otra parte, las medidas que se establezcan deberán ser las adecuadas para alcanzar el objetivo de interés general propuesto o para hacer frente al fallo de mercado. Debe darse una relación de causalidad entre la intervención reguladora y la finalidad perseguida.

Y con el fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ejercerá de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la Unión Europea, para generar un marco normativo estable, predecible, integrado, claro y de certidumbre, que facilite su conocimiento y comprensión y, en consecuencia, la actuación y toma de decisiones de las personas y empresas.

Además, toda iniciativa normativa debe atender a la consecución de un marco normativo sencillo, claro y poco disperso, que facilite el conocimiento y la comprensión del mismo.

En sintonía con lo preceptuado, en la Memoria justificativa del proyecto normativo, el centro directivo proponente señala en el Anexo II que son objetivos del proyecto normativo acabar con la inseguridad jurídica que suscita la regulación vigente tras la anulación de varios preceptos por el Tribunal Supremo, el cumplimiento de la normativa vigente en materia de transporte terrestre, adecuar el régimen del transporte discrecional de viajeros en vehículo auto taxi a los nuevos criterios expuestos por el citado Tribunal en relación con los requisitos que afectan a las personas titulares de la licencia, antigüedad, requisitos de los vehículos y a la prestación del servicio y mejora de la competitividad del sector del taxi frente a otras alternativas de transportes de viajeros similares que concurren en el mismo mercado.

Respecto al principio de necesidad, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio explica en este Anexo, que el presente proyecto normativo deriva de la obligación legal de modificar el Reglamento del taxi tras quedar anulados



varios de sus artículos por el Tribunal Supremo en su Sentencia n.º 1018/2108, de 15 de junio de 2018, la conveniencia de modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios por los vehículos auto taxi, así como garantizar de una manera más eficaz las exigencias y demandas de la ciudadanía que reclaman un servicio de transporte más seguro, teniendo en cuenta la nueva realidad social y tecnológica del momento, con medidas que le permiten incrementar su calidad, competitividad y sostenibilidad frente a otras alternativas de transportes de viajeros similares que compiten directamente en el mismo mercado.

En lo que respecta al principio de proporcionalidad, la citada Consejería apunta que no se añaden nuevas cargas administrativas de forma que la modificación normativa contiene la regulación imprescindible para abordar la modificación parcial del Reglamento andaluz del taxi, con una regulación que se adapta a lo preceptuado por los órganos judiciales con ocasión de la impugnación judicial de la regulación anterior.

Con respecto a la eficacia, el centro promotor de la norma sostiene que el proyecto normativo resulta la alternativa que mejor responde a las necesidades a cubrir y a los objetivos a alcanzar. Y sobre la eficiencia, precisa que la iniciativa normativa apuesta por la instauración de un marco normativo homogéneo y estable de referencia para los diferentes entes locales, que dentro de sus respectivos ámbitos territoriales tendrán la potestad de desarrollarlo. Sin embargo, no se hace referencia a la identificación de costes y recursos a utilizar, y los resultados y beneficios de la propuesta.

Sobre el principio de transparencia, se especifica que se han cumplido los trámites establecidos en el artículo 133 de la Ley 39/2015. De igual modo, el centro promotor de la norma afirma que se cumplirá con los trámites de audiencia e información pública y se procederá a recabar los informes preceptivos de todos los órganos implicados en el proyecto normativo.

También, se hace referencia al principio de seguridad jurídica, considerando que el proyecto normativo se encuadra en el ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea, creando un entorno de certidumbre y de seguridad jurídica, toda vez que la modificación propuesta se atiene tanto a lo preceptuado por los órganos judiciales, como a las nuevas exigencias de movilidad, tan demandada por la ciudadanía, en general.

En relación al principio de simplicidad, consideran que el proyecto normativo resulta claro y comprensible para sus destinatarios.

Por último, se afirma que la norma responde al principio de accesibilidad al haber realizado el trámite de consulta pública previa, habiéndose recibido observaciones del colectivo afectado, previéndose realizar los preceptivos trámites de audiencia e información pública.

Teniendo en cuenta las medidas propuestas en el proyecto de Decreto objeto de análisis, cabe efectuar una primera objeción desde la óptica de los principios de una buena regulación económica, en el sentido de que, si bien es cierto que el cumplimiento



de los principios de buena regulación económica del artículo 129 de la Ley 39/2015, tienen cierto reflejo en el Anexo II cumplimentado por la Consejería, sin embargo, y en contra de lo que exige el apartado primero de este artículo, no puede considerarse que en el preámbulo de la norma se justifique suficientemente su adecuación a todos y cada uno de ellos. A título de ejemplo, no se desprende de la norma la razón imperiosa de interés general que justifica las medidas propuestas, dado que se confunde el objeto de la norma ((...) la obligación legal de modificar el Reglamento del taxi tras quedar anulados varios de sus artículos por sentencia judicial del Tribunal Supremo, de 15 de junio de 2018, la conveniencia de modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios, entre otros), con las razones de interés general que justificarían la adopción de las medidas propuestas. Por tanto, el órgano proponente deberá revisar el proyecto normativo a fin de dar cumplimiento a los requisitos exigidos en el citado artículo 129.1 de la Ley 39/2015.

En cuanto a la posible incidencia de la norma sobre la competencia efectiva, el centro directivo reconoce que la regulación proyectada tiene efectos sobre la misma en el sentido de que limita el libre acceso de las empresas al mercado al establecer requisitos previos de acceso tales como la necesidad de obtener licencias, permisos o autorizaciones, puesto que la actividad del taxi precisa para su desarrollo por los operadores económicos la previa obtención de licencia municipal y autorización otorgada por la Administración autonómica. Así mismo, declara que la norma restringe el ejercicio de una actividad económica en un espacio geográfico, dado que el proyecto limita el ámbito territorial de aplicación a la Comunidad Autónoma de Andalucía. Por último, niega que la norma restrinja la libre competencia entre las empresas que operan en el mercado, y que reduzca los incentivos para competir entre las empresas.

Voto
Potestad

Cabe resaltar al respecto, que la norma proyectada propone algunas reformas del Decreto 35/2012 por distintos motivos. Sin embargo, como se analizará mas adelante en este Informe, son muchas las graves afectaciones a la competencia que se han mantenido en la norma reglamentaria, a pesar de haber sido puestas de manifiesto en reiteradas ocasiones por este CDCA en Resoluciones, Acuerdos e Informes sobre la materia. Por otro lado, como también se verá más adelante, se ha de señalar que algunas de las medidas propuestas pueden incluir en el reglamento nuevas afectaciones a la competencia.

Desde la óptica de la unidad de mercado, el órgano proponente también considera que el proyecto en cuestión afecta al acceso de una actividad económica, por lo que se encuentra dentro del ámbito de aplicación de la LGUM. En tal sentido, reconoce nuevamente que la norma impone un régimen de intervención administrativa, señalándolo como requisito de acceso o de ejercicio de la actividad, concretamente en los siguientes artículos:

- Artículo 27. Requisitos para la obtención de la licencia, apartado 1, letras a), j), k) y l).



- Artículo 31.5. Características de los vehículos adscritos a una licencia de servicio de taxi.
- Artículo 48. f). Documentación que se ha de llevar a bordo del vehículo.
- Artículo 55.1. Derechos de las personas usuarias.

Como razones imperiosas de interés general que justificarían la exigencia de tales requisitos, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio invoca razones de orden público, la seguridad pública, la protección del medio ambiente, la utilización del dominio público, así como que se trata de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas. E identifica como normas de rango legal de las que trae consecuencia, la propia Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

Tal y como se ha señalado anteriormente, el principio de necesidad exige que toda norma esté justificada con base en una razón de interés general y, además, habrá de concretar claramente la finalidad que pretende conseguir (artículo 129.2 de la Ley 39/2015).

Cabe tener en cuenta que el artículo 5 de la LGUM también regula la aplicación de este principio a la regulación de la actividad económica.

De acuerdo con la LGUM, el principio de necesidad es el primer presupuesto para regular el acceso o ejercicio de cualquier actividad. En consecuencia, la libre iniciativa económica solo se exceptuara justificadamente cuando concorra alguna "razón imperiosa de interés general" de las definidas en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre. Es decir, la LGUM solo admite como tal, las contempladas, con carácter cerrado, en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre.

Por ello, en todo proceso normativo habría de darse respuesta a las preguntas de por qué es necesario aprobar la nueva norma y para qué; es decir, cuál es la base que fundamenta y legitima una determinada actuación normativa (pues no debe aprobarse ninguna norma que no resulte necesaria), y cuáles serían los objetivos y finalidades perseguidos. Pero, también, cabría valorar la conveniencia de intervenir y la oportunidad de hacerlo. Además, este juicio estaría vinculado a la cuestión de la conveniencia de intervenir por una concreta vía normativa y no a través de otras intervenciones alternativas.

Sobre la base de lo anterior, ha de entenderse que cualquiera de las razones expuestas pueden ser válidamente invocadas por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio por encontrarse entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre. Sin embargo, como ya se ha señalado anteriormente, se advierte que el preámbulo de la norma no refleja la razón imperiosa de interés general que justificaría la tramitación de la norma, siendo imprescindible que

1



tuviese su reflejo en la misma, y en concordancia con el artículo 129.1 de la Ley 39/2015.

En cuanto al impacto sobre las actividades económicas, el centro directivo afirma que el presente proyecto normativo afecta únicamente a los profesionales del sector, siendo la incidencia sobre el resto de mercado meramente indirecta o colateral. De igual modo, pone de manifiesto la inexistencia de trabas a la entrada o salida del mercado, lo cual resulta incoherente con lo manifestado en otros apartados del Anexo.

También, declara que la propuesta reguladora no afecta ni a las empresas ni a las PYMES, así como que favorece la eliminación de trámites o restricciones y favorece la incorporación de nuevas tecnologías. Del mismo modo, pone de manifiesto que el proyecto normativo no incrementaría los costes operativos de las empresas ni impone obligaciones a las empresas que generen costes distintos de los de sus competidoras en otras Comunidades Autónomas. Asimismo, considera que la norma no tiene efectos sobre el empleo.

Por último, el centro promotor de la norma afirma que el proyecto normativo tiene efectos sobre las personas consumidoras y usuarias al ampliar la capacidad para elegir y aumentar la oferta de bienes o servicios a su disposición. Sin embargo, manifiesta que el texto normativo no tiene efectos sobre los precios de los productos y servicios.

V.3. Observaciones generales sobre la actividad económica de transporte de viajeros en automóviles de turismo (taxi)

La actividad del transporte de viajeros en automóviles de turismo (taxi) se encuentra sometida tradicionalmente a una importante intervención y reglamentación administrativa que contiene importantes barreras y restricciones a la competencia.

El desarrollo de las tecnologías de la información ha generado la irrupción de nuevos modelos de negocio o de prestación de servicios a través de internet o de plataformas que ponen en contacto a los conductores con viajeros y que se han situado como una posible alternativa directa al uso del taxi (por ejemplo, CABIFY o UBER), brindando nuevas oportunidades a las personas consumidoras de estos servicios de transporte. Sin embargo, ello no ha propiciado o facilitado que las severas restricciones u obstáculos a la competencia efectiva en la regulación hayan sido removidas o eliminadas.

Las autoridades de competencia, tanto nacional⁷ como autonómicas⁸, así como otras organizaciones internacionales⁹, han venido y vienen realizando numerosas actuaciones

⁷ La **autoridad nacional de competencia** (Comisión Nacional de los Mercados y Competencia "CNMC" y su predecesora, la Comisión Nacional de la Competencia "CNC"), ha realizado y sigue realizando, en la actualidad, numerosas actuaciones en el marco de sus funciones sobre la presente materia, tales como:

- **Informes sobre proyectos normativos:** PRO/CNMC/003/18: REAL DECRETO-LEY 13/2018 QUE MODIFICA LA LEY DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTES TERRESTRES MATERIA DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR (17/01/2019); IPN/CNMC/018/17 PRD, por el que se modifican diversas normas reglamentarias para adaptarlas a la Ley de Ordenación

de los Transportes Terrestres y a los cambios introducidos en la reglamentación de la UE (14/12/2017); PRO/CNMC/003/17, por el que se establecen normas complementarias al Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en relación con la explotación de las autorizaciones de Arrendamiento de Vehículos con Conductor (30/11/2017); IPN/CNMC/0012/15, sobre Proyecto del Real Decreto por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor; IPN/CNMC/0013/15, sobre Proyecto de Orden por la que se modifica la Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, que desarrolla el arrendamiento de vehículos con conductor del ROTT; IPN/002/14, Proyecto de Real Decreto que modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres e IPN/003/14, Proyecto de Orden por la que se modifica la Orden FOM/36/2008 de arrendamiento de vehículos con conductor; Informe IPN 41/10, Reales Decretos Ómnibus. Reglamento de Transporte Terrestre).

- Asimismo, y sobre la base de la **legitimación activa de impugnación de normas conferida en el artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia**, la **CNMC ha interpuesto recursos contencioso-administrativos contra** varias Ordenanzas municipales aprobadas por Ayuntamientos de Andalucía: LA/01/2015 (**Ordenanza reguladora del taxi de Málaga**) y LA/02/2015 (**Ordenanza reguladora del taxi de Córdoba**), a fecha de hoy aún pendientes de resolución judicial.
- Desde la **perspectiva de unidad de mercado**: la CNMC ha emitido, en el marco de los procedimientos de reclamación e información planteados ante la Secretaría del Consejo para la unidad de mercado, en virtud de lo dispuesto en los **artículos 26 y 28 de la LGUM**, los siguientes Informes: **UM/061/14**: LICENCIAS AUTO-TAXIS, de 17 de diciembre de 2014; **UM/039/16**, de 11 de abril de 2016: AUTOTAXI; **UM/167/16**: AUTOTAXI MADRID, **UM/131/16**, de 13 de octubre de 2016, AUTOTAXI DAGANZO; **UM/146/16**, de 22 de marzo de 2017- AUTOTAXI DAGANZO. II y **UM/170/16**, de 22 de diciembre de 2016: MEDIACIÓN SERVICIOS TAXIS.
- Además, dentro de este mismo ámbito, y al amparo de la **facultad de legitimación procesal prevista en el artículo 27 de la LGUM**, la **CNMC ha interpuesto recursos contencioso-administrativos** ante la Audiencia Nacional: contra la Resolución, de 8 de mayo de 2015, de la Dirección General de Transportes de la Comunidad de Madrid, relativa a alquiler de vehículos con conductor (UM/051/15); contra varios artículos del Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre de 2015 y en la Orden FOM 2799/2015, de 18 de diciembre; contra varios preceptos del Decreto 314/2016, de 8 de noviembre, de la Generalitat de Catalunya en el que se fijan una serie de condiciones para el ejercicio de la actividad de mediación en la contratación y comercialización de servicios de taxi, en la que se incluyen las aplicaciones online de reservas de taxi. (UM/010/17) o el más reciente UM/024/18: TAXIS-VALLADOLID.

Todos ellos disponibles en la página web de la CNMC: <https://www.cnmc.es/>

⁸ **Autoridad Catalana de la Competencia (ACCO)**: Reflexiones procompetitivas sobre el modelo regulatorio del taxi y del arrendamiento de vehículos con conductor (2012); Informe de regulación sobre el Decreto 314/2016, de 8 de noviembre (2016); Informe de regulación sobre el Decreto Ley de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas (2017); Informe de Regulación sobre el Proyecto de Reglamento de Ordenación de transporte urbano de viajeros con conductor de vehículos de hasta nueve plazas (2018); Estudio sobre el sector del transporte de viajeros en vehículos de hasta nueve plazas (2018); Valoración, desde una óptica de competencia, del Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre (2018); Posicionamiento de la ACCO en el proceso participativo para la adopción de una norma reglamentaria metropolitana que establezca las condiciones de explotación de las autorizaciones de alquiler de vehículos con conductor (VTC) en los servicios de origen y destinación del ámbito del AMB (2019); Informe de Regulación sobre el Decreto Ley 4/2019, de 29 de enero, de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos en conductor (6/02/2019).

Tribunal de Defensa de la Competencia de Aragón en el Informe sobre el marco regulatorio y la caracterización económica de la actividad de auto-taxi en la ciudad de Zaragoza, y sus implicaciones en la defensa de la libre competencia en el sector (2008); Informe 1/2018 Sobre proposición de ley del Taxi (13/02/2018); Informe 2/2018 Sobre reducción del número de licencias de taxi (11/05/2018); Informe en relación con el Decreto-Ley 7/2019, de 12 de marzo del gobierno de Aragón, de medidas urgentes en materia de viajeros mediante el arrendamiento de vehículos con conductor, de 27 de marzo de 2019.

Tribunal de Defensa de la Competencia de la Comunidad Valenciana: Informe relativo al Anteproyecto de Ley de la Generalitat, de Movilidad de la Comunitat Valenciana (2011). **Comisión de Defensa de la Competencia de la Generalitat Valenciana**: Informe sobre el Proyecto de Decreto-Ley del Consell de



sobre el sector del taxi, tanto desde el punto de vista de defensa de la competencia, mediante la tramitación de expedientes sancionadores por la realización de conductas anticompetitivas por los operadores económicos (taxistas, asociaciones del taxi e incluso por las Administraciones Públicas¹⁰), como desde la óptica de la promoción de la competencia y de una mejora de la regulación económica, a través del estudio y análisis de la normativa aplicable a la actividad del taxi y de las actuaciones acometidas por las autoridades públicas competentes, a fin de plantear una reforma de la misma orientada al establecimiento de un modelo más procompetitivo, que permita a los operadores económicos la flexibilidad necesaria para competir y adaptarse al nuevo entorno, y con el fin último de satisfacer mejor las necesidades de los usuarios de los servicios de transporte.

En especial, en el ámbito de promoción de la competencia y mejora de la regulación económica, debe comenzarse haciendo una especial referencia al *Informe I 01/17, sobre la actividad del taxi en Andalucía desde la óptica de una regulación económica eficiente y favorecedora de la competencia* de este CDCA (en adelante, Estudio sobre el taxi 2017), donde se aborda un análisis en profundidad de la incidencia del actual marco regulador sobre la actividad del taxi en el ámbito autonómico y local¹¹ en las condiciones

prestación del servicio de transporte público discrecional de personas viajeras mediante arrendamiento de vehículos con conductor (VTC), de 12 de marzo de 2019.

Consejo Gallego de Competencia: Informe IPN 2/2002, sobre el Anteproyecto de la Ley de Transporte de Personas en Vehículos de Turismo en Galicia (2012).

Autoridad Vasca de la Competencia: Informe sobre la regulación del arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) en la CAE, tras la entrada en vigor del Real Decreto Ley 13/2018, desde una óptica de competencia (13/12/2018); Informe I-19/2013 en relación con la consulta realizada por el Ayuntamiento de Bilbao sobre la propuesta de modificación del artículo 33.1 de la Ordenanza municipal del Taxi de Bilbao (2013).

⁹ La OCDE, en junio de 2018, organizó una **mesa redonda para discutir los desafíos de la competencia relacionados con los servicios de taxis y de viajes compartidos**. Se centró en los desafíos de la regulación y de competencia planteados por las nuevas empresas; como el debate sobre la revisión del marco regulador actual, las cuestiones relacionadas con el papel de la tecnología y el *big data* en la fijación de precios, el efecto del aumento de precios desde la perspectiva de la normativa de competencia y el surgimiento de modelos de negocios alternativos en la industria del viaje (Ej. Plataformas descentralizadas).

Con anterioridad, en el año 2007 emitió el Informe "*Policy Roundtables. Taxi Services: Competition and regulation 2007*".

¹⁰ De acuerdo con la Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC), de 29 de marzo de 2000, en el **Expte. 452/99 Taxis Barcelona**, se sancionó al Instituto Metropolitano del Taxi, por acordar con determinadas asociaciones y sindicatos de taxistas de Barcelona la contingentación, como objetivo óptimo, del número de licencias que puedan trabajar a doble turno, en un 5% de la totalidad de las licencias existentes en el sector en cada momento.

¹¹ Para el estudio de la regulación local, se seleccionaron los municipios de Andalucía con población superior a 50.000 habitantes, concretamente, se examinaron las Ordenanzas reguladoras de la presente materia de los municipios de Almería, El Ejido, Roquetas de Mar, Algeciras, Cádiz, Chiclana de la Frontera, Jerez de la Frontera, La Línea de la Concepción, El Puerto de Santa María, San Fernando, Sanlúcar de Barrameda, Córdoba, Granada, Motril, Huelva, Jaén, Linares, Benalmádena, Estepona, Fuengirola, Málaga, Marbella, Mijas, Torremolinos, Vélez-Málaga, Alcalá de Guadaíra, Dos Hermanas, Sevilla y Utrera.



de competencia y de una buena regulación económica, con el objetivo de poner de relieve las principales restricciones al acceso o ejercicio de esta actividad económica derivadas de la regulación actual y proporcionar una serie de recomendaciones a las autoridades competentes, en este caso, a la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía y a las Entidades Locales de Andalucía, a los efectos de que revisen sus respectivas normas y demás actuaciones, a la luz de los principios de una buena regulación económica y favorecedores de la competencia.

Dicho Informe vino precedido de otro Informe emitido por este CDCA en el que se acometió el análisis específico de la normativa reglamentaria sectorial en Andalucía, *Informe 14/2011, proyecto de Reglamento andaluz del taxi* (actual Decreto 35/2012, de 21 de febrero). En dicho Informe, este CDCA manifestó la existencia de numerosas limitaciones a la libertad de empresa, restricciones en el acceso al mercado de transportes discrecionales de viajeros en vehículos de turismo, restricciones de carácter geográfico, tratamiento diferenciado e injustificado entre operadores, y una regulación anticompetitiva del régimen tarifario, entre otras limitaciones a la libre competencia que, solo en algunos supuestos, advirtió que derivaban de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía. Así, este CDCA propuso la eliminación de las siguientes restricciones:

- El uso incorrecto del término “público” referido al servicio de taxi, dado que se trata de una actividad que reviste naturaleza privada;
- Las referencias a que solo las personas físicas pueden ser solicitantes de licencias de taxi.
- La referencia a la necesidad de garantizar una rentabilidad mínima a quienes desempeñan esta actividad de transporte, como un factor más a la hora de determinar el número máximo de títulos habilitantes;
- El considerar como criterio preferente en la adjudicación de licencias la experiencia laboral previa en el sector;
- La reserva que se efectúa, en relación con las labores de gestión de la intermediación y contratación del servicio, a las cooperativas de taxistas y demás “entidades autorizadas”;
- Otras restricciones identificadas y señaladas en dicho informe, carentes de una justificación suficiente y razonable de su necesidad, proporcionalidad y mínima distorsión a la competencia.

Este Consejo manifestó, a su vez, que aunque algunas de las restricciones a la competencia contenidas en la norma analizada dimanaban de la Ley 2/2003,¹² sería

¹² La regulación del transporte de viajeros en automóviles de turismo se recoge en el Capítulo único del Título II (artículos 14 a 18) de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.



conveniente abordar su revisión, al igual que había sucedido en el ámbito de la legislación estatal de transportes terrestres, con el fin de extender a este sector, expresamente excluido de la Directiva de Servicios, los principios de buena regulación, contribuyendo de este modo a la mejora del entorno regulador y a la supresión efectiva de requisitos o trabas no justificados o desproporcionados, que constituyen restricciones contrarias al espíritu de dicha Directiva, y que se siguen manteniendo en la Ley 2/2003 y, en consecuencia, se trasladan al Reglamento.

Asimismo, y en el ámbito de la regulación local, este CDCA ha elaborado otros Informes, tales como *Informe de Alegaciones sobre las Ordenanzas del servicio de transporte de viajeros de los municipios de Coín*, *Informe 1/16 sobre texto provisional Ordenanza Reguladora del servicio de taxi en el municipio de Coín*; *Informe 2/2017 sobre el texto provisional de la Ordenanza reguladora del servicio de taxi en el municipio de Almería*; y más recientemente, la adoptada por el Ayuntamiento de Marbella, llegándose a emplear por este Consejo, en los casos de Coín y Marbella, la legitimación activa del artículo 13.2 de la LDC, en conexión con el artículo 8.3.b) de los Estatutos de la ADCA.

Junto a lo anterior, hay que destacar que han sido numerosas las respuestas evacuadas por la ADCA como consecuencia de las consultas formuladas por operadores del sector, entre las que se pueden destacar las siguientes: *Informe al Ayuntamiento de Cádiz sobre la regulación en materia de descansos y servicios concertados del servicio de taxi en el municipio de Cádiz (2019)*, *Informe sobre la regulación en materia de descansos y servicios concertados del servicio de taxi en el municipio de Almería (2019)*, *Informe sobre el régimen de descansos en el servicio de taxi en el municipio de Cádiz (2017)*.

Por otro lado, en diciembre de 2018, la ADCA, elaboró una *Circular sobre la ordenación del transporte discrecional de pasajeros en vehículos de turismo, con especial incidencia en la normativa de ámbito local (2019)*, advirtiéndose, entre otras cuestiones, que cualquier regulación o disposición que las autoridades competentes lleven a cabo en su ámbito de actuación debe venir guiada sobre la base del principio de necesidad y proporcionalidad (artículos 5 y 9 de la LGUM); y que cualquier restricción que se establezca al acceso o ejercicio del servicio de transporte de viajeros con conductor, no debe implicar un trato discriminatorio de unos operadores económicos sobre otros, en especial, una diferencia de trato entre el sector del Taxi y el servicio de transporte de viajeros con conductor con licencias VTC.

Sentado lo anterior, es oportuno indicar que el contexto regulador actual del sector del taxi, en el que se enmarca la presente modificación, está condicionado por una serie de factores que habrían de tenerse en consideración.

En primer término, por la *Sentencia n.º 2963/2015, de 30 de diciembre, del TSJA*, que vino a resolver el recurso contencioso-administrativo núm. 640/2012 sobre impugnación directa de disposición general, concretamente, contra el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de



Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, declarando nulas varias disposiciones recogidas en el referido Decreto 35/2012. En concreto, el TSJA ha reputado nulas las siguientes disposiciones:

- La exigencia de que solo las personas físicas, con exclusión de las jurídicas que no adopten la forma organizativa específicamente prevista en la norma, sociedades cooperativas de trabajo, puedan ser titulares de las licencias (artículo 11.1; artículo 27.1 a).
- La exigencia del permiso de conducción suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial (artículo 24.1 b), artículo 27.1 c).
- El deber de los vehículos de taxi de llevar la placa de Servicio Público (artículo 31.2 d).
- La regulación de los taxímetros e indicadores exteriores (artículo 34).
- La exigencia de que la prestación del servicio de taxi sea realizada por la persona titular de la licencia (artículo 37).
- La obligación de las personas jurídicas de transmitir las licencias de las que sean titulares a la fecha de entrada en vigor de la norma (D.T 3ª apartado tercero).

En segundo lugar, la *Sentencia n.º 1018/2108, de 15 de junio del TS*, que viene a resolver el recurso de casación núm. 2312/2016, interpuesto contra la *Sentencia n.º 2963/2015, de 30 de diciembre, del TSJA*, en su recurso contencioso-administrativo n.º 640/2012, sobre el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, confirmándose la *Sentencia n.º 2963/2015, de 30 de diciembre*, y, por tanto, la anulación de los preceptos que fueron anulados por el TSJA.

Adicionalmente, el TS ha anulado el artículo 31.5 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, que se refiere a la exigencia de que los vehículos adscritos a una licencia de taxi no podrán rebasar en el momento del otorgamiento inicial de la licencia la edad máxima de dos años, al considerar el Alto Tribunal que no se ha justificado debidamente la razón por la que se impone en el Decreto -sin matización alguna- la condición de que el vehículo no rebase la antigüedad de dos años en el momento de otorgamiento inicial de la licencia, restricción que, establecida en los términos indicados, sin duda puede incidir directamente de modo negativo en el acceso a la prestación del servicio de taxi (apartado 4.viii del Fundamento Cuarto de esta Sentencia).

Por otra parte, ha de tenerse en cuenta que en el año 2016, este CDCA, como se ha indicado anteriormente, hizo uso de la legitimación activa conferida en el artículo 13.2 de la LDC, acordando en su sesión del día 22 de noviembre, la interposición de un recurso contencioso-administrativo contra la Ordenanza municipal reguladora del servicio de taxi del Ayuntamiento de Coín (Málaga), por actuaciones administrativas vulneradoras de la normativa de defensa de la competencia contenidas en la dicha



Ordenanza, aprobada por Acuerdo del Pleno municipal, de fecha 28 de julio de 2016, y publicada en el BOP de Málaga, de fecha 27 de septiembre de 2016. Dicho recurso fue estimado parcialmente por el TSJA (Sala de lo Contencioso-administrativo de Málaga) en su Sentencia n.º 1930/2017, de 13 de octubre.

Por otro lado, el Tribunal Superior de Justicia, en la Sentencia 510/2018, en relación a la Ordenanza Reguladora del Servicio del Taxi en la Ciudad de Córdoba, ha declarado la nulidad de los preceptos siguientes: artículo 14.3, letra b); artículo 43.1 letra c) y artículo 51.1 letra b), relativos a: la exigencia de Contrato laboral a tiempo completo del asalariado, con aporte de fotocopia, a efectos del visado anual de la licencia; el requisito de los conductores de figurar dado de alta con dedicación plena y exclusiva y al corriente de pago en el régimen de la Seguridad Social correspondiente; y el requisito, para la expedición de la Tarjeta de Identificación del Conductor, de acreditar el alta en el régimen de la Seguridad Social con dedicación exclusiva, referido a los conductores asalariados o colaboradores autónomos.

También, debemos destacar que el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 8 de Sevilla, en la Sentencia, de fecha 22 de noviembre de 2018, ha considerado contrario a la Ley el artículo dos de la Disposición transitoria segunda de la Ordenanza del Taxi de Sevilla, según el cual los vehículos dedicados a esta actividad no pueden seguir prestando servicio a los 15 años desde su primera matriculación. Pronunciamiento judicial que ha sido ratificado por el TSJA, en la Sentencia n.º 613/2019, de 6 de mayo.

ODEAR
-)

Igualmente relevante resulta la interposición de varios recursos contencioso-administrativos por parte de la CNMC¹³ ante los Tribunales contra diversos artículos de las Ordenanzas municipales reguladoras del servicio del taxi aprobadas por los Ayuntamientos de Córdoba (LA/02/2015 TAXIS CÓRDOBA) y de Málaga (LA/01/2015 TAXIS MÁLAGA), que a día de hoy aún están pendientes de pronunciamiento judicial, publicadas respectivamente el 25 de mayo y el 9 de junio de 2015, en los correspondientes boletines oficiales, tras la detección de la existencia de severos obstáculos a la competencia que podrían perjudicar a los consumidores, que excluyen a nuevos entrantes y que reducen la capacidad de los operadores instalados de adaptarse y competir con los nuevos modelos de la economía digital; sendos recursos han sido avalados mediante la realización de varios informes económicos¹⁴ sobre los límites cuantitativos y las restricciones a la competencia en precios en el sector del taxi en cada una de las ciudades de Andalucía afectadas por ambos recursos judiciales. A este respecto, es oportuno señalar que algunas de las restricciones al acceso y ejercicio en el sector del taxi que fueron examinadas por el TSJA en el proceso derivado del

¹³ Ello en ejercicio de la legitimación activa prevista en el artículo 5.4 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

¹⁴ Ver: Informe-SAE-taxi-Córdoba-LA-02-2015.pdf; Informe-SAE-taxi-Málaga-LA-01-2015.pdf



recurso contencioso-administrativo contra el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, así como otras restricciones adicionales a la competencia, han sido sometidas de nuevo a examen por el TSJA, por lo que será importante conocer el pronunciamiento judicial, especialmente en cuestiones referidas a la determinación del número de licencias; a las facultades de autoorganización empresarial de los operadores; a exigencias o requisitos de calidad y seguridad; a la participación de las asociaciones y organizaciones representativas de titulares de licencias con carácter previo a la adopción de decisiones por el Ayuntamiento, así como las previsiones relativas al régimen tarifario, sobre todo teniendo en cuenta que, esta vez, todas estas cuestiones deberán ser examinadas desde la perspectiva de la unidad de mercado, esto es, bajo los principios y obligaciones contenidos en la LGUM.

Desde la perspectiva de unidad de mercado, el funcionamiento del sector es objeto de análisis con motivo de la presentación ante la Secretaría para el Consejo para la Unidad de Mercado (en adelante, SECUM)¹⁵ de reclamaciones y quejas por los operadores económicos en el marco de los procedimientos previstos en la LGUM¹⁶.

También desde esta misma óptica de unidad de mercado, la CNMC, al amparo del artículo 27 de la LGUM, está interponiendo recursos contencioso-administrativos ante la Audiencia Nacional¹⁷, el más reciente el 13 de noviembre de 2018 contra varios artículos de la Ordenanza Reguladora del Taxi en Valladolid (UM/024/18: TAXIS-VALLADOLID)¹⁸.

Merece la pena ser resaltada la publicación por la CNMC del documento “Resultados preliminares E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de

¹⁵ Es el órgano técnico de asistencia del Consejo para la Unidad de Mercado, que coordina y coopera con las autoridades competentes para la aplicación de la LGUM (artículo 11 de la LGUM). Esta Secretaría se encargará, entre otras funciones, de tramitar los procedimientos de reclamación e información de los operadores económicos, consumidores, usuarios o de las organizaciones que los representan, interpuestos en el marco de los procedimientos previstos en los artículos 26 y 28 de la LGUM.

¹⁶ Se puede obtener una mayor información en el siguiente enlace:
<http://www.mineco.gob.es/portal/site/mineco/gum>

¹⁷ Véanse en la siguiente dirección: <https://www.cnmc.es/ambitos-de-actuacion/unidad-de-mercado/impugnacion-actos-disposiciones-contrarios-unidad-mercado>

¹⁸ En el ámbito del arrendamiento de vehículos con conductor, merece la pena hacer mención a la Sentencia nº921/2018, de 4 de junio de 2018, de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, por la que se resuelve un recurso contencioso-administrativo interpuesto por la CNMC, al amparo del artículo 127.bis de la Ley de la Jurisdicción, así como por Unauto VTC y Uber BV contra el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ROTT), en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, para adaptarlo a la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. En dicha resolución judicial se anulan los dos primeros párrafos del artículo 181.2 del ROTT- en la redacción de los mismos dada por el Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre-, en lo relativo a la exigencia de una cantidad mínima de siete vehículos dedicados a la actividad de VTC y anular igualmente la disposición transitoria única del citado Real Decreto 1057/2015 impugnado.



servicios y la economía colaborativa”¹⁹. En dicho documento, la CNMC analiza la situación de cambio que está viviendo el sector del taxi en los últimos tiempos debido al desarrollo y expansión de nuevos modelos de prestación de servicios, servicios online o economía colaborativa, tras la aparición de plataformas que ponen en contacto a conductores con viajeros y que se han situado como una posible alternativa directa al uso del taxi. La CNMC considera, en relación con los sectores del taxi y del sector de las VTC, que la Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y numerosos Ayuntamientos españoles mantienen restricciones a la entrada que no favorecen el interés general. Estas restricciones son múltiples, pero destaca el *numerus clausus* de licencias, el limitado ámbito geográfico de la licencia, en ocasiones solo municipal; y, para el caso del taxi, precios regulados en la forma de tarifas públicas no flexibles. Esta normativa, indica la CNMC, impide de facto la entrada de nuevos operadores y genera rentas monopólicas, con una infra provisión del servicio de transporte urbano demandado y un funcionamiento menos eficiente para la sociedad. Por ello, la CNMC concluye que “es necesario realizar una revisión de la regulación desde los principios de regulación económica eficiente, que posibilite el desarrollo de las innovaciones y elimine barreras de entrada innecesarias y desproporcionadas, lo que redundará en un mayor bienestar para los consumidores, las empresas y las Administraciones Públicas.”

Cabe destacar la publicación por parte de la CNMC del Informe PRO/CNMC/003/18,²⁰ sobre el Real Decreto-Ley 13/2018, de 28 de septiembre, que modifica la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, en el que se recomienda en relación con el sector del taxi: “Flexibilizar el régimen regulatorio del taxi, revisando la regulación y eliminando numerosas restricciones que impiden o dificultan la mayor eficiencia y la mejora de la calidad del servicio y posibilitando la existencia de un mayor número de operadores”.

Teniendo en cuenta estas consideraciones y los argumentos ofrecidos por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, procedemos, a continuación, a entrar en el análisis concreto de aquellos contenidos reguladores previstos en la norma, considerando los criterios de evaluación establecidos en el Anexo II de la Resolución de este CDCA.

¹⁹ Disponible en el siguiente enlace:

https://www.cnmc.es/eses/promoci%C3%B3n/novedadespromoci%C3%B3n/novedadespromoci%C3%B3n_detalle.aspx?id=57879

²⁰ Se puede obtener más información al respecto en el siguiente enlace al informe mencionado: https://www.cnmc.es/sites/default/files/2273720_11.pdf



V. 4. Observaciones particulares sobre el proyecto normativo en tramitación

V.4.1. Valoración global

Tal y como se recoge en el preámbulo normativo, y se indica en el apartado tercero del presente Informe, la modificación analizada obedece a la doble necesidad de adaptar el vigente Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, a los pronunciamientos judiciales que han afectado a su contenido (tanto del TSJA como del Tribunal Supremo), y al mismo tiempo, de introducir una nueva regulación que permita la modernización y flexibilidad del sector del taxi, más adaptada a la evolución tecnológica y del mercado, a fin de hacerlo más competitivo a la vez que se mejora la atención de los derechos de los usuarios.

A este respecto, en la reforma proyectada se eliminan algunas de las restricciones a la competencia existentes en la reglamentación autonómica del taxi, como consecuencia de que determinados preceptos del Reglamento fueron declarados nulos en sede contencioso-administrativa (tanto por el TSJA, en su Sentencia n.º 2963/2015, de 30 de diciembre; como por el TS en su Sentencia n.º 1018/2108, de 15 de junio de 2018, que resuelve el recurso de casación contra esa misma Sentencia del TSJA). Recuérdese que las principales limitaciones a la competencia anuladas judicialmente, y que impedían la libre organización de la actividad por parte de los agentes, e imposibilitaban el mayor aprovechamiento de las economías de escala y eficiencia en el ejercicio de la actividad consistían en la exigencia de que la titularidad de las licencias fuera solo por persona física o por cooperativas de trabajo asociado y en la exigencia de que la prestación del servicio de taxi fuera realizada por la persona titular de la licencia. Otros aspectos que, también, se revisan a la luz de las precitadas Sentencias, el hecho de regular las características identificativas de los vehículos de taxi en relación con la placa de Servicio Público o la propia regulación del taxímetro; así como la adscripción de la licencia en relación con la antigüedad del vehículo.

Igualmente, se acometen algunas mejoras en términos de innovación del sector y de derechos de los usuarios (pago con tarjeta, entre otras). Sin embargo, junto a las modificaciones señaladas, tal y como se verá a continuación, se introducen algunas determinaciones susceptibles de reproche en términos de afectación a la competencia y de regulación económica eficiente.

Asimismo, a nuestro juicio la reforma en la tramitación debería haber sido más ambiciosa, pues no puede perderse de vista que el vigente Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo sigue presentando importantes obstáculos a la libertad de empresa y a la libre competencia, que afectan negativamente al transporte discrecional de pasajeros, al reducir el número de operadores disponibles para poder prestar servicios de transporte urbano y su capacidad e incentivos para competir. Como consecuencia, los usuarios finales se verán perjudicados, previsiblemente, en forma de imposibilidad de obtener descuentos sobre precios, mayores tiempos de espera por falta de profesionales disponibles, menor



innovación en el transporte, todo ello en detrimento de la calidad del servicio prestado. Ha de replantearse la necesidad de revisar la regulación en vigor, desde la óptica de los principios de la regulación económica eficiente, pues el marco regulador sectorial no parece estar alineado con las circunstancias actuales de este mercado, sobre todo, ante la irrupción de nuevas formas telemáticas de contratación del servicio, o si se prefiere, de otros modelos de prestación de servicios de transportes de viajeros, basados en internet.

Antes de enunciar los preceptos problemáticos que presenta el nuevo texto normativo desde la óptica de la competencia y los principios de una regulación económica eficiente, ha de recordarse que, en relación con el principio de salvaguarda de la libre competencia, el reconocimiento constitucional de la libertad de empresa, reforzado por la legislación ordinaria básica para todas las Administraciones Públicas, constituye una obligación de todos los poderes públicos. A cualquier limitación o restricción anticompetitiva deberá preceder la correspondiente ponderación entre los intereses que se persiguen y aquellos derivados de un funcionamiento competitivo de los mercados, y este análisis ha de quedar suficientemente justificado por disposición expresa de la Ley.

Es decir, toda medida restrictiva de la competencia deberá justificarse sobre la base de los principios de necesidad y de proporcionalidad. Una medida es innecesaria cuando la precisión del objetivo perseguido resulta deficiente o cuando no existe nexo causal entre la restricción y aquel. La ausencia de proporcionalidad significa que la restricción a la competencia, que siempre conlleva un perjuicio en términos de bienestar económico, supone un coste excesivo en relación con el supuesto beneficio derivado de la introducción de la restricción, al existir alternativas plausibles menos gravosas para la competencia.

Por restricción a la competencia puede entenderse “cualquier medida que limite el número, variedad, capacidad o incentivos de los operadores”, en línea con la Guía para la elaboración de memorias de competencia de la extinta CNC²¹.

Ha de tenerse en cuenta, que la imposición de restricciones o cargas afecta al comportamiento de los agentes económicos, ralentizando sus operaciones, detrayendo recursos de otras actividades productivas, condicionando sus decisiones de inversión y generando obstáculos a la libre entrada y salida del mercado.

Llegados a este punto, puede afirmarse que la reglamentación autonómica del servicio de taxi, actualmente en vigor, colisiona con los principios de mejora de la regulación mencionados en el apartado segundo del artículo 2 de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía, introducido por la Ley 3/2014, de 1 de octubre, de medidas normativas para reducir las trabas administrativas para las empresas (eficiencia, necesidad, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia,

²¹ Esta guía se encuentra disponible en el siguiente enlace:

https://www.cnmc.es/Portals/0/Ficheros/Promocion/Guias_y_recomendaciones/Guia%20para%20Administraciones%20Publicas.pdf



accesibilidad, simplicidad y eficacia), así como en el artículo 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Por otra parte, ha de significarse que tras la entrada en vigor de la LGUM, todas las Administraciones públicas españolas (Administración General del Estado, Comunidades Autónomas y las Entidades Locales) están obligadas a observar en sus disposiciones o actuaciones administrativas los principios establecidos para proteger las libertades de acceso y ejercicio de los operadores económicos. En particular, el artículo 9.1 de la LGUM, bajo el título “Garantía de las libertades de los operadores económicos”, preceptúa: “Todas las autoridades competentes velarán, en las actuaciones administrativas, disposiciones y medios de intervención adoptados en su ámbito de actuación, por la observancia de los principios de no discriminación, cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad de sus actuaciones, eficacia en todo el territorio nacional de las mismas, simplificación de cargas y transparencia”. En particular, deberán garantizar que determinadas disposiciones y actos recogidos en el apartado 2, cumplen los principios referidos, entre las que cabe citar por su relación directa con el asunto que nos ocupa, el establecido en la letra b), esto es: las autorizaciones, licencias y concesiones administrativas, así como los requisitos para su otorgamiento, los exigibles para el ejercicio de las actividades económicas, para la producción o distribución de bienes o para la prestación de servicios, y aquellas materias que versen sobre el ejercicio de la potestad sancionadora o autorizadora en materia económica.

En concreto, por lo que se refiere a la necesidad y proporcionalidad de las actuaciones, el artículo 5 de la LGUM exige que los límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio se motiven en la necesaria 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 ejercicio²², considerando que, en todo caso, esos límites o requisitos deberán ser proporcionados, no existiendo otro medio menos restrictivo o distorsionador de la actividad económica.

Finalmente, ha de tenerse presente que, si bien la Directiva 2006/123/CE de Servicios, no es aplicable en materia de transportes, la regulación no puede comprometer el ejercicio de ninguna de las libertades fundamentales del Derecho de la UE (por ejemplo, la libertad de establecimiento), salvo que exista una razón imperiosa de interés general entre las que no pueden incluirse las de carácter meramente económico. Véase, por

²² Dicho artículo 3.11 define la razón imperiosa de interés general como: “razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural”.



ejemplo, la Sentencia de 16 de abril de 2015, Comisión/Alemania, C591/13, apartado 63: “Conforme a reiterada jurisprudencia, una normativa nacional solo puede limitar la libertad de establecimiento si la restricción en cuestión está justificada por razones imperiosas de interés general. En tal supuesto es preciso, además, que esa restricción sea adecuada para garantizar la realización del objetivo de que se trate y que no vaya más allá de lo necesario para alcanzarlo (véase la sentencia *Di. VI. Finanziaria di Diego della Valle & C.*, C-380/11, EU:C:2012: 552, apartado 41 y jurisprudencia citada)”.

Realizadas estas consideraciones previas, se abordará, en primer lugar, el análisis de aquellas previsiones del proyecto normativo presentado, que plantean una modificación del actual Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, y que pese a obedecer a la intención de adaptar la normativa del taxi a los pronunciamientos judiciales recaídos, suponen la introducción de nuevas restricciones a la libre competencia, a la unidad de mercado y/o a los principios de una buena regulación económica.

En segundo término, se efectuarán una serie de recomendaciones tendentes a la eliminación de todas aquellas restricciones a la competencia, no necesarias ni proporcionadas sobre la base de una razón imperiosa de interés general, que siguen manteniéndose en el régimen vigente, entre las que destacan, las afectaciones a la libre competencia, a la unidad de mercado y a los principios de una buena regulación económica, y las limitaciones a la libertad de empresa y a la capacidad de autoorganización de los empresarios, que ya fueron analizadas por esta autoridad de competencia en sus Informes N 14/11, I 01/2016 y en el Estudio sobre el taxi 2017 .

V.4.2. Sobre la limitación del número de licencias de las que se puede ser titular para el ejercicio de la actividad del taxi

Con el fin de eliminar la restricción que impide que las personas jurídicas puedan ser titulares de una licencia de taxi, dando así cumplimiento a los distintos pronunciamientos judiciales, el proyecto normativo modifica la Disposición adicional tercera suprimiendo el inciso inicial del apartado 3. Esto es, se elimina de este precepto toda referencia a las personas jurídicas, y se modifica su redacción manteniendo, no obstante, la limitación del número máximo de licencias a poseer por cada titular (persona física o jurídica) que, salvo excepciones, se reduce a una²³.

²³ La nueva redacción de la Disposición transitoria tercera, quedaría en los siguientes términos:

“3. Los titulares de más de una licencia, dispondrán de un plazo de 15 meses para transmitir las que resulten necesarias para cumplir la exigencia de una sola licencia por titular prevista en el artículo 27.1.b) del Reglamento.

La antedicha obligación no resultará de aplicación a las sociedades cooperativas de trabajo; y a las personas físicas titulares de hasta tres licencias concedidas todas ellas por municipios distintos de población inferior a 10.000 habitantes. En estos casos, las licencias conservarán su validez (...).”
(Subrayado propio)



En esta misma línea, el artículo 11.1 del proyecto normativo se modifica para incluir a las personas jurídicas como posibles titulares de una licencia de taxi o autorización de transporte interurbano en vehículo de turismo²⁴.

Igualmente, se propone una nueva redacción para las letras a) y b) del artículo 27.1, permitiendo que la titularidad de las licencias pueda recaer tanto en una persona física como jurídica, pero con el límite del número de licencias de las que estos pueden ser titulares. Esto es, tan solo una²⁵.

Nada ha de objetarse respecto a la adaptación que se propone del Decreto 35/2012 para ajustarlo a las demandas de los órganos judiciales en cuanto a eliminar la restricción de los posibles titulares de las licencia de taxi o de las autorizaciones de transporte interurbano en vehículo de turismo.

No obstante lo anterior, sí cabe precisar ciertos aspectos de la propuesta reguladora que mantienen o introducen, *ex novo*, afectaciones a la competencia.

Por una parte, con la redacción propuesta se perpetúa la imposibilidad de ser titular de más de una licencia de taxi o autorización de transporte interurbano de vehículos. En tal sentido, cabe traer a colación lo que este CDCA ya ha manifestado en reiteradas ocasiones²⁶, en tanto en cuanto que esta limitación carece de cobertura legal dado que no está recogida en la Ley 2/2003, de 12 de mayo. Asimismo, este Consejo considera que supone una restricción de índole subjetiva, poniendo de manifiesto que, sin embargo, en Derecho Comparado, concretamente en la normativa autonómica de la

²⁴ En tal sentido, el artículo 11.1. dispondría:

"El título habilitante se expedirá a favor de una persona física o jurídica que no podrá ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo, excepto las sociedades cooperativas de trabajo que podrán ostentar igual número de títulos al de personas socias trabajadoras que la integren. En el título habilitante se hará constar los vehículos que se vinculan a su explotación." (Subrayado propio)

²⁵ Por último, para el artículo 27 se propone la siguiente redacción:

"I. Para la obtención de licencias municipales de autotaxis es necesario cumplir los siguientes requisitos:

a) Ser persona física, no pudiéndose otorgar las licencias de forma conjunta a más de una o persona jurídica con personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren, no pudiendo ser titulares de las mismas las comunidades de bienes. Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público de viajeros en vehículo de turismo debe formar parte de su objeto social de forma expresa. No se podrá otorgar autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro.

b) No ser titular de otra licencia autotaxi excepto en el caso de las sociedades cooperativas de trabajo que podrán ser titulares de tantas licencias como personas socias trabajadoras la integren." (Subrayado propio)

²⁶ Vid., a este respecto los Informes N 14/2011 sobre el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de viajeros y viajeras en automóviles de turismo, o el informe I 01/2016, Alegaciones sobre el Texto Provisional de la Ordenanza Municipal Reguladora del Servicio de Taxi en el Municipio de Coín, así como los Acuerdos sobre el ejercicio de acciones judiciales en la vía contencioso-administrativa contra los Ayuntamientos de Coín y Marbella por las ordenanzas municipales reguladoras del servicio de taxi.



Comunidad de Madrid, se posibilita la obtención de hasta tres licencias por persona en el ámbito territorial de esa Comunidad Autónoma.

Como ha argumentado este CDCA en anteriores ocasiones:

“La previsión aquí analizada, al suponer un límite establecido por la autoridad competente al acceso a una actividad económica o su ejercicio, debe estar fundamentada en una razón de interés general. También resulta exigible que se haya efectuado la comprobación por la autoridad reguladora de que no existe otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica. Proporcionalidad entendida como adecuación de los requisitos a la realización de los objetivos perseguidos, sin excederse de aquellos que sean necesarios para garantizar su consecución.

De este modo, la cifra en torno a la cual se fija el contingente por conductor, debería encontrar necesario acomodo en los principios de necesidad y proporcionalidad.

Igualmente es reseñable que la limitación del número de licencias a una persona física o, en el caso de las cooperativas de trabajo, una por cada uno de los miembros, ha constituido uno de los motivos de impugnación por parte de la CNMC de las Ordenanzas municipales reguladoras del servicio de taxi de los Ayuntamientos de Córdoba (LA/02/2015) y de Málaga (LA/01/2015).

Hay que recordar que el Consejo de Estado en su Dictamen de 21 de julio de 2005, sobre el Proyecto de Decreto por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público Urbano en Automóviles de Turismo, indicó que determinadas previsiones, tales como las relativas a que solo las personas físicas puedan ser titulares de licencias, que un titular no pueda disponer de más de tres licencias y que la persona que transmita una licencia de autotaxi no podrá volver a obtener ninguna otra en el mismo o en diferente municipio hasta transcurridos dos años, no son propias de una disposición de rango reglamentario y deben suprimirse.

A este respecto, se considera oportuno hacer referencia a las consideraciones plasmadas en el documento de “Conclusiones preliminares de la CNMC sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa”, publicadas en el mes de marzo de 2016, donde la CNMC dedica un apartado (5.3.5.4) a la limitación del número de licencias de taxi por persona. En dicho apartado, se considera que esta restricción limita en un gran número de regulaciones municipales la posibilidad de tener varias licencias de taxi en propiedad, lo que podría favorecer la reducción de costes en el desarrollo de la actividad a través del mejor aprovechamiento de las economías de escala en la gestión. Así pues, se menciona en el documento que “si el objetivo de la medida es evitar una posible concentración empresarial en el mercado que pueda derivar en comportamientos anticompetitivos por parte de aquella empresa con poder de mercado, se recuerda que ya existen instrumentos de defensa de la competencia para perseguir dichos comportamientos, resultando esta limitación en una medida desproporcionada para la consecución de dicho objetivo”.



A mayor abundamiento, el establecimiento de un número máximo de licencias vinculadas a cada operador, podría constituir un requisito de naturaleza económica prohibido por el artículo 18.2 g) de la LGUM.

Sobre la base de lo anterior, se plantea la conveniencia de suprimir dicha limitación del número máximo de licencias de taxi por titular, en la medida en que constituye una restricción al acceso y ejercicio de la actividad del taxi, que carece de cobertura legal y de justificación alguna en la norma, en términos de necesidad y proporcionalidad.

En otro orden de consideraciones, cabe destacar que la propuesta de modificación del artículo 27.1 a), establece como requisito de las personas jurídicas interesadas en obtener una licencia, que tengan personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas, que en su caso, la integren, así como que tengan recogido expresamente en su objeto social, la realización de transporte público de viajeros en vehículo de turismo.

Con esta regulación, se establecen ciertas exigencias a las personas jurídicas para poder ser titulares de una licencia. Exigencias que pudieran constituir una carga económica para aquellas que no la cumplan, como pueda ser la necesidad de modificación de su objeto social para que se refleje en el mismo, de forma expresa, la actividad de transporte público de viajeros en vehículo de turismo.

En tal sentido, si bien es cierto que el centro directivo proponente de la norma acata las sentencias dictadas en el sentido de permitir que, en adelante, las personas jurídicas puedan acceder a la titularidad de una licencia, también lo es el hecho de que del texto normativo y la documentación aportada por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio no puede desprenderse la razón imperiosa de interés general que justifica la necesidad y proporcionalidad de esta medida.

Téngase en cuenta que el principio de necesidad es el primer presupuesto para regular el acceso o ejercicio de cualquier actividad. En consecuencia, la libre iniciativa económica solo se excepcionará justificadamente cuando concurra alguna "razón imperiosa de interés general" de las contempladas, con carácter cerrado, en el artículo 3.11 de la citada Ley 17/2009, y ello teniendo en cuenta las reconocidas como tal por la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea, e incorporadas al ordenamiento jurídico español 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.

Así, y desde la óptica de la competencia y de la mejora de la regulación económica, el órgano proponente de la norma debería reflexionar sobre la configuración del requisito previsto en apartado a) del artículo 27.1, bajo un análisis de los citados principios de necesidad y proporcionalidad, ya que supone una restricción y una barrera de acceso para la actividad económica.



V.4.3. Sobre los requisitos para la obtención de la licencia

El artículo 27 del Reglamento andaluz del taxi, dedicado a regular los requisitos que deberán reunir las personas titulares de las licencias de taxi, se ha visto modificado en el proyecto normativo presentado, quedando su redacción como sigue:

“1. Para la obtención de licencias municipales de autotaxis es necesario cumplir los siguientes requisitos:

a) Ser persona física, no pudiéndose otorgar las licencias de forma conjunta a más de una o persona jurídica con personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren, no pudiendo ser titulares de las mismas las comunidades de bienes.

Tratándose de personas jurídicas, la realización de transporte público de viajeros en vehículo de turismo debe formar parte de su objeto social de forma expresa. No se podrá otorgar autorizaciones a personas jurídicas sin ánimo de lucro.

b) No ser titular de otra licencia autotaxi excepto en el caso de las sociedades cooperativas de trabajo que podrán ser titulares de tantas licencias como personas socias trabajadoras la integren.

d) Figurar inscrita y hallarse al corriente de sus obligaciones en el Régimen de la Seguridad Social que corresponda.

e) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal y laboral exigidas por la legislación vigente.

f) Disponer de vehículos, a los que han de referirse las licencias, que cumplan los requisitos previstos en la Sección 2ª de este Capítulo.

g) Tener cubiertos los seguros exigibles en cada caso.

h) Declaración expresa de sometimiento a los procedimientos arbitrales de las Juntas Arbitrales de Transporte.

i) Tener la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o de otro Estado con el que, en virtud de lo dispuesto en Acuerdos, Tratados o Convenios Internacionales suscritos por España, no sea exigible el requisito de nacionalidad; o contar con las autorizaciones o permisos de trabajo que, con arreglo a lo dispuesto en la legislación sobre derechos y libertades de los extranjeros y extranjeras en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad del transporte en nombre propio.

j) Disponer de dirección y firma electrónica, así como de equipo informático. A tales efectos se deberá comunicar al órgano competente la dirección de correo electrónico que dispone para celebrar los contratos a distancia con los clientes.

k) No tener pendiente el pago sanciones pecuniarias impuestas mediante resolución firme en vía administrativa por incumplimiento de la legislación de transportes.



l) Obtener simultáneamente la licencia municipal que habilite para la prestación de servicios urbanos y la autorización que habilite para la prestación de servicios interurbanos, salvo cuando concurren los supuestos excepcionales previstos en el artículo 10”.

Nada habría añadirse a lo expuesto en el apartado anterior respecto de la nueva redacción que se confiere a las letras a) y b) del artículo 27.1, en consonancia con las modificaciones propuestas para el artículo 11.1 y la Disposición adicional tercera del Reglamento andaluz del taxi.

Sin embargo, si es de destacar que la modificación propuesta del artículo 27.1, introduce nuevos requisitos para obtener la licencia, y cuyo análisis se realiza a continuación. Nos referimos a los tres nuevos apartados que se añaden al artículo 27.1.

En primer lugar, se introduce la letra j), en los siguientes términos “disponer de dirección y firma electrónica, así como equipo informático”. Y se especifica, “a tales efectos se deberá comunicar al órgano competente la dirección de correo electrónico que dispone para celebrar los contratos a distancia con los clientes”.

En esta previsión se plasma la creciente introducción de una serie de avances tecnológicos que se encuentran directamente relacionados con aplicaciones informáticas vinculadas a servicios móviles que permiten localizar taxis o cualquier tipo de vehículo de transporte de viajeros, contratar sus servicios, conocer el recorrido por el que se desarrollará el trayecto, así como el precio, la forma de pago, además de características del vehículo con el que se llevará a cabo el servicio y la valoración realizada por otros usuarios sobre el conductor que va a cubrir la demanda.

Al hilo de lo anterior, la obligatoriedad de contar con dirección y firma electrónica junto con un equipo informático estaría conectada con esa irrupción de las innovaciones tecnológicas en los nuevos modelos de prestación de los servicios de transporte de viajeros, al igual que la nueva obligación impuesta de “comunicar al órgano competente la dirección de correo electrónico que dispone para celebrar los contratos a distancia con los clientes”.

A este respecto, y si bien es cierto que en dicho precepto subyace la idea de un cambio de modelo de actividad económica basado en el uso de las nuevas tecnologías (y sobre todo, de internet), y que la incorporación de ese tipo de herramientas al mercado que nos ocupa puede suponer unos efectos positivos sobre la mejora de las condiciones de prestación del servicio del taxi y la eliminación de los fallos del mercado que existían en este sector; no es menos cierto que, desde la óptica de los principios de regulación eficiente, los poderes públicos habrían de extremar su intervención reguladora y abstenerse de adoptar determinaciones del tipo de la que nos ocupan, dado que las mismas pueden entrañar una injerencia en la libertad de auto-organización empresarial. Se considera que ese concreto extremo no debería ser objeto de reglamentación por parte de las Administraciones Públicas, pues formaría parte del ámbito de la relación comercial entre sujetos privados (prestador de servicios y el cliente). O dicho de otro



modo, esa reorientación en el modo de prestación de esta actividad económica correspondería a la libre decisión individual de cada operador económico.

Por otro lado, se desconoce si la incorporación de este nuevo requisito pudiera obedecer a la intención de establecer que las relaciones entre los operadores económicos del sector del taxi con la Administración competente se efectúen de forma obligatoria a través de medios electrónicos.

A este respecto, debemos traer a colación lo previsto en el artículo 14 de la Ley 39/2015:

“1. Las personas físicas podrán elegir en todo momento si se comunican con las Administraciones Públicas para el ejercicio de sus derechos y obligaciones a través de medios electrónicos o no, salvo que estén obligadas a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas. El medio elegido por la persona para comunicarse con las Administraciones Públicas podrá ser modificado por aquella en cualquier momento.

2. En todo caso, estarán obligados a relacionarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo, al menos, los siguientes sujetos:

a) Las personas jurídicas.

b) Las entidades sin personalidad jurídica.

c) Quienes ejerzan una actividad profesional para la que se requiera colegiación obligatoria, para los trámites y actuaciones que realicen con las Administraciones Públicas en ejercicio de dicha actividad profesional. En todo caso, dentro de este colectivo se entenderán incluidos los notarios y registradores de la propiedad y mercantiles.

d) Quienes representen a un interesado que esté obligado a relacionarse electrónicamente con la Administración.

e) Los empleados de las Administraciones Públicas para los trámites y actuaciones que realicen con ellas por razón de su condición de empleado público, en la forma en que se determine reglamentariamente por cada Administración.

3. Reglamentariamente, las Administraciones podrán establecer la obligación de relacionarse con ellas a través de medios electrónicos para determinados procedimientos y para ciertos colectivos de personas físicas que por razón de su capacidad económica, técnica, dedicación profesional u otros motivos quede acreditado que tienen acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios.”

También debemos destacar lo dispuesto en el reciente Decreto 622/2019, que si bien entra en vigor en abril de 2020, en cuyo artículo 39, “Relaciones obligatorias por medios electrónicos”, recoge lo siguiente:



“El deber de relacionarse por medios electrónicos no podrá imponerse a través de actos administrativos generales de convocatoria, debiendo encontrarse previsto en disposiciones normativas de rango legal o bien reglamentario cuando, en este último caso, quede acreditado que las personas afectadas tengan garantizado el acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios por razón de su capacidad económica o técnica, dedicación profesional u otros motivos”.

A mayor abundamiento, la alusión en la norma al término “equipo informático” puede dar lugar a confusión, pues no se sabe bien a qué se quiere referir con este término, dado que puede inducir a pensar que se trata de un ordenador.

En tal sentido, no debe perderse de vista que el progreso tecnológico ha hecho posible la utilización generalizada de muchos teléfonos móviles (smartphones) o de tabletas como herramientas o soportes que permiten la información y la comunicación de tipo digital, dado que incorporan ciertas aplicaciones o servicios basados en el uso de internet, habida cuenta de que ofrecen indudables ventajas con respecto a los ordenadores (su coste es menor, el poco espacio que ocupan, entre otros). Si se quisiera hacer referencia exclusivamente al ordenador, cabría tener en cuenta que esta previsión generaría un incremento de los costes económicos asociados a las solicitudes de licencias para los agentes de este mercado, y pudiera entenderse desproporcionada e innecesaria, a la luz de lo dispuesto en el artículo 5 de la LGUM, el cual dispone que las “autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica” 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”. Y apostilla que cualquier límite o requisito impuesto en tales términos “deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica”.

Sobre la base de todo lo anterior, el órgano promotor de la norma debería replantearse el nuevo requisito de la “dirección y firma electrónica, así como de equipo informático” impuesto para la obtención de la licencia, y justificarlo en términos de necesidad y proporcionalidad, explicitándose cuál es la razón en la que se fundamenta su exigencia. En caso de optar por mantenerlo, se aconseja sustituir la referencia al equipo informático por otra más amplia, como por ejemplo, la expresión “dispositivo electrónico que permita el uso de la firma electrónica”, donde tengan cabida no solo los ordenadores, sino también otros dispositivos, como pudieran ser los teléfonos móviles y tabletas, entre otros.

En segundo lugar, otro de los requisitos para la obtención del título habilitante es el recogido en el artículo 27.1.k), esto es, “no tener pendiente el pago de sanciones pecuniarias impuestas mediante resolución firme en vía administrativa por incumplimiento de la legislación de transportes”.

Se recomienda que el centro directivo sopesa la conveniencia de modificar esta exigencia, pues no hay que perder de vista que dicha previsión no resulta coherente con



lo dispuesto en el régimen general de revisión judicial dispuesto por el Derecho Administrativo para los procedimientos que se tramitan en vía contencioso-administrativa, donde se prevé la posibilidad de solicitar la suspensión de la sanción hasta que resuelva el juez o tribunal, en el marco de dichos procedimientos. De esta forma, la regulación propuesta habría de considerarse una restricción injustificada a la competencia, que impediría a los operadores económicos el acceso a una licencia de taxi durante un ámbito temporal en el que la sanción no es firme, lo cual sería un nuevo obstáculo o barrera de entrada a los nuevos operadores económicos en este mercado, contrario a los principios de buena regulación económica; en especial, resultaría difícilmente compatible con los principios de necesidad, proporcionalidad y seguridad jurídica.

En tercer y último lugar, también debemos destacar el apartado l) del artículo 27.1, donde se alude a la doble habilitación para la realización de la actividad del taxi, esto es la licencia urbana municipal y la autorización interurbana autonómica.

A este respecto, debemos recordar que el artículo 9 del reglamento, en consonancia con el artículo 15.1 de la Ley 2/2003 establece, como regla general, que para la realización de transportes discrecionales en autotaxi será preciso obtener la licencia municipal para servicios urbanos y la autorización de transporte interurbano, salvo contadas excepciones. Esta exigencia de doble habilitación implica, generalmente, que la pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbana o de la autorización de transporte interurbano, conllevará la cancelación de la otra licencia o autorización que debe acompañarla.

Ambos regímenes autorizatorios, licencia municipal urbana y autorización autonómica interurbana, se obtienen, con carácter general, de forma simultánea, aunque se prevén, varias excepciones a este principio de coordinación de títulos recogidas en el artículo 10 del Reglamento del taxi, en correlación con lo establecido en el artículo 15.3 y 4 de la Ley 2/2003.

En la tramitación de este tipo de procedimientos de licencias o autorizaciones no coordinadas, el órgano competente dará audiencia a los municipios afectados, en su caso, a las asociaciones más representativas del sector del taxi y de otras modalidades de transportes de viajeros, así como a las organizaciones sindicales y empresariales y asociaciones de personas consumidoras y usuarias con mayor representatividad en la provincia de que se trate.

De acuerdo con lo anterior, para la prestación del servicio del taxi, la regulación andaluza impone la obligatoriedad de obtener el prestador una doble habilitación.

Este sistema de regulación genera una restricción a la competencia, al limitar el derecho de los operadores que pueden intervenir en el mercado a aquellos que obtienen previamente la licencia local que habilita para la prestación del servicio urbano y la simultánea autorización que habilita para el servicio interurbano.



Como se ha puesto de manifiesto reiteradamente por parte de las autoridades de competencia, y entre ellas por este propio CDCA, tanto en sus resoluciones sobre expedientes sancionadores sobre el sector, como en sus Informes N 14/11 y Estudio sobre el taxi 2017, anteriormente citados, la necesaria obtención de una licencia municipal para la prestación de servicios de transporte urbano (ya sea directamente del Ayuntamiento o ente competente, o mediante el traspaso de una ya existente) constituye la principal barrera de entrada al sector, que dificulta innecesaria e injustificadamente el acceso al mercado, y de esta forma no atiende a los principios básicos de una regulación eficiente y favorecedora de la competencia, ni a los de simplificación y reducción de cargas administrativas. No está de más en este punto, recordar que este CDCA planteó la necesidad de revisar la Ley 2/2003, a fin de eliminar las restricciones opuestas al espíritu de la Directiva de Servicios.

Aunque, si bien es cierto que tal exigencia viene amparada en virtud del artículo 15 de la Ley 2/2003, al tratarse de una normativa aprobada en 2003, y siendo previa a la Ley 20/2013, 9 diciembre, de garantía de la unidad de mercado, sería conveniente revisarla a fin de eliminar las restricciones inconsistentes con el espíritu de la Directiva de Servicios. Necesidad que puede considerarse reforzada tras la entrada en vigor de la LGUM, que ha hecho extensibles los principios recogidos en la citada directiva a todas las actividades económicas, esto es, a sectores que, como por ejemplo el transporte, estaban expresamente excluidos de su ámbito de aplicación.

Así pues, el hecho es que estos mecanismos de autorización para la realización del transporte de viajeros en automóviles de turismo se erigen como auténticas barreras al acceso de esta actividad económica, limitando la competencia, y debería quedar suficientemente justificada su necesidad sobre la base de una razón imperiosa de interés general y, en este caso, además, acreditar que el pretendido objetivo público no puede alcanzarse con otros instrumentos menos restrictivos o distorsionadores para el ejercicio de la actividad y la competencia.

Por su parte, en aras de alcanzar una reducción de las cargas administrativas para los operadores económicos, se ha de poner de manifiesto el documento "Europa puede progresar". Mejores prácticas de reducción de las cargas administrativas, encargado por la Comisión Europea a un grupo de expertos para evaluar el impacto de la burocracia impuesta por la legislación comunitaria en la competitividad empresarial, que define como cargas administrativas los costes extraordinarios derivados de la recopilación y suministro de información a los que los operadores no tendrían que hacer frente en ausencia de una obligación legal. Este trabajo sostiene que una de las maneras más fáciles e inmediatas de impulsar la competitividad es reducir tales cargas, mediante un cambio de cultura que propicie una aplicación más sencilla de la legislación, la realización de evaluaciones de impacto sobre los trámites potencialmente gravosos para las empresas o el análisis de las implicaciones para las pymes. También, recurriendo a regímenes administrativos menos estrictos para las empresas, que les eximan de obligaciones u ofrezca alternativas menos gravosas.



Por todo ello, sería conveniente que la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, valorase la debida necesidad y proporcionalidad de todas las medidas adoptadas, con el fin de evitar una fuerte intervención administrativa que podría dificultar la entrada de agentes al mercado, así como el que los operadores soporten cargas y requisitos innecesarios y/o desproporcionados.

V.4.4. Sobre la adscripción de la licencia en relación con la antigüedad del vehículo

El apartado 5 del artículo 31 del proyecto normativo, relativo a los requisitos para la adscripción de un vehículo a una licencia de vehículos de autotaxi, dispone expresamente en su letra c) que “Los vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad del taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a diez años a contar desde su primera matriculación”.

Como primera consideración, habría que hacer constar que el centro promotor de la norma sí parece haber tenido en cuenta el pronunciamiento judicial emitido por el Tribunal Supremo en su Sentencia n.º 1018/2108, de 15 de junio de 2018, que declaraba la nulidad del artículo 31.5 por el que se exigía la condición de que el vehículo no superase la antigüedad de dos años en el momento de la adjudicación de la licencia.

Sin embargo, en la modificación propuesta, se introduce *ex novo* una limitación en cuanto a la antigüedad del vehículo al que se va a adscribir la licencia de autotaxi, imponiendo la imposibilidad de continuar prestando el servicio de transporte respecto de aquellos vehículos que alcancen una antigüedad máxima de diez años desde su primera matriculación.

Desde la óptica de la competencia, tal exigencia supone una limitación a la libre prestación de la actividad. En el preámbulo de la norma se justifica esta restricción en la necesidad de velar por la seguridad del tráfico, lo que podría garantizarse mediante el control y seguimiento de los vehículos a través de la correspondiente inspección técnica de vehículos (ITV), lo que en ningún caso, obliga a retirar los vehículos de la circulación sobre la base de la antigüedad de los mismos. Por su parte, tal previsión tampoco encontraría respaldo en Ley de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, Ley 2/2003, de 12 mayo, ya que en el citado texto normativo no se recoge ninguna limitación a este respecto. Este requisito vinculado al vehículo tiende a dificultar y encarecer el ejercicio de la actividad.

A mayor abundamiento, la anulación de una previsión similar ha sido ratificada mediante Sentencia del TSJA de 6 de mayo de 2019, por la que se desestimaba recurso de apelación interpuesto por el Ayuntamiento de Sevilla contra la sentencia de fecha 22 de noviembre de 2018 del Juzgado de lo Contencioso-Administrativo núm. 8 de Sevilla, que consideraba contrario a la Ley el artículo dos de la Disposición Transitoria Segunda de



la Ordenanza del Taxi de Sevilla, según el cual los vehículos dedicados a esta actividad no pueden seguir prestando servicio a los 15 años desde su primera matriculación.

Sobre la base de cuanto antecede, desde la óptica de la competencia y de la mejora de la regulación económica, el órgano proponente de la norma debería reflexionar sobre dicha medida, bajo un análisis de los principios de necesidad y proporcionalidad, ya que supone una restricción para la actividad económica que difícilmente podría encontrar justificación.

V.4.5. Sobre los requisitos del procedimiento para la contratación por plaza con pago individual

Con el fin de flexibilizar y modernizar el régimen de prestación de los servicios de vehículos de taxi, se propone la modificación del apartado 2 del artículo 39, que queda redactado en los siguientes términos:

“Artículo 39. Contratación global

2 .. No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los municipios, incluso aquellos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y de la consejería competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, podrán promover la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que ello se encuentre contemplado en la correspondiente Ordenanza municipal, y se realice a través de cualquier medio que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, conforme a lo que se dispone en el artículo 58 de este reglamento.

En estos casos el informe de la Consejería competente en materia de transportes tendrá carácter vinculante”.

Con carácter previo al análisis de la modificación planteada, y por considerarse igualmente aplicable a ésta, cabe recordar lo manifestado por este CDCA en el Estudio sobre el taxi 2017, acerca de la autorización para la contratación por plaza con pago individual regulada en el artículo 45 del Decreto 35/2012²⁷: “Por lo tanto, la regulación

²⁷ “Artículo 45. Condiciones especiales de las áreas rurales

1. En aquellas áreas rurales o zonas de baja densidad de población, considerándose esta cuando el número de habitantes por kilómetro cuadrado no sea superior a 15, y donde la demanda de transportes no se encuentre suficientemente atendida por los servicios regulares y discrecionales existentes, podrá autorizarse el incremento de plazas de los vehículos hasta un máximo de nueve incluido el conductor o conductora, en vehículos homologados para dicha capacidad, y la contratación por plaza con pago individual de los servicios con el fin de facilitar la comunicación de núcleos de población dispersos entre sí y el acceso de la población, especialmente aquella con necesidades especiales, a los centros de servicios y enlaces con otros transportes.



autonómica impone restricciones a la capacidad de auto organización empresarial sin que queden explícitamente justificadas en la norma cuál es la concreta razón de interés general que la sustenta. En este sentido, resulta especialmente grave que se restrinja la libertad de los profesionales del taxi para prestar sus servicios, impidiéndoles la posibilidad de contratar por plazas individuales, salvo contadas excepciones, lo que sin duda no genera ninguna ventaja para las personas usuarias del servicio de taxi, ni por consiguiente para el interés general.”

En efecto, en la actualidad, el Reglamento del taxi andaluz solo contempla un procedimiento concreto para autorizar la contratación por plaza con pago individual en el artículo 45, respecto a las condiciones especiales de la prestación del servicio en las áreas rurales. Con la nueva redacción propuesta para el apartado 2 del artículo 39, trata de implantarse el procedimiento administrativo para hacer efectiva dicha posibilidad, con carácter general.

Procedimiento que, a simple vista y bajo la óptica de los principios de buena regulación económica, podría valorarse positivamente, dado que supondrá la supresión de la obligación por parte de los operadores económicos de contratar el servicio de taxi por la capacidad total del vehículo, lo cual se trata de una restricción injustificada y desproporcionada al libre ejercicio de la actividad. Así mismo, aporta a la norma claridad, previsibilidad y seguridad jurídica, propiciando la consecución de un marco normativo claro, que facilita su conocimiento y comprensión, y en consecuencia, permite la toma de decisiones de los operadores económicos.

No obstante lo anterior, cabe llamar la atención sobre algunos de los requisitos que se establecen en el mismo, y cuya formulación pudiera entrañar finalmente un obstáculo a la implantación del cobro individual por plazas.

En primer lugar, ha de aludirse al hecho de que, como presupuesto previo para poder implantar en un municipio esta modalidad de contratación del servicio de taxi, la misma haya de estar forzosamente prevista en las ordenanzas municipales. Esta exigencia implicaría la previa adaptación de aquellas ordenanzas que a la entrada en vigor de la norma objeto de informe no alberguen dicha posibilidad, retrasando la efectividad de esta medida tan ventajosa para los consumidores y usuarios.

2. Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes autorizar a los Ayuntamientos, o entes que ejerzan sus funciones en esta materia, la adjudicación de licencias de taxi adaptadas a tales circunstancias, y otorgar las correspondientes autorizaciones de servicio interurbano.

3. A los fines previstos en el apartado anterior la citada Consejería iniciará, de oficio o a solicitud de los Entes Locales o personas usuarias de la zona, un procedimiento en el que se analizarán las condiciones de oferta y demanda de la zona, las características de la población afectada y su distribución geográfica y se adoptará la resolución que corresponda, oídas las personas representantes del sector de los transportes públicos y las asociaciones de consumidores y usuarios, y de personas con discapacidad si la solicitud fuera referida a un vehículo adaptado. La autorización podrá otorgarse con carácter general o solo para días y horas en los que no se produzca coincidencia con los servicios de transporte regular.” (subrayado propio).



En segundo lugar, también cabe referirse al requisito del "(...) previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de las licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio (...)". En tal sentido, debe recordarse que como ya indicó este CDCA en el citado Informe I 01/17: "Sobre este particular, conviene recordar que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 18.2 g) de la LGUM, estas cuestiones podrían ser consideradas como actuaciones prohibidas, cuando en el análisis de la oferta y la demanda se tengan en cuenta indicadores no solo de tipo objetivo y vinculados con la necesidad de ofrecer la accesibilidad de comunicación a personas con necesidades especiales, sino que se base también en otros requisitos de naturaleza económica que serían contrarios a la libertad de establecimiento y de libre prestación de servicios. Y, en todo caso, debe tenerse en cuenta que la audiencia a las asociaciones representativas del sector de los transportes públicos (por ejemplo, a las asociaciones de transporte público regular de viajeros por carretera) puede constituir una actuación prohibida, en la medida en que podría influir en la decisión de la Administración la opinión de los potenciales competidores en el mercado."

En tercer lugar, también cabe llamar la atención respecto a que el nuevo procedimiento se reserva para una sola modalidad de prestación del servicio de taxi: "(...) la prestación de servicios con contratación previa (...)" (subrayado propio), entendida como aquella que se realiza mediante una centralita o emisora de taxi o por cualquier otro medio. En este supuesto, el servicio de transporte es solicitado por el cliente, ya sea por teléfono, o a través de cualquier otro medio de comunicación disponible (por ejemplo, mediante la utilización de las nuevas tecnologías como son el correo electrónico, aplicaciones móviles o páginas webs, entre otras). En definitiva, con la propuesta reguladora se excluye la contratación por plaza con pago individual, de otras modalidades de servicio como puedan ser la modalidad del servicio de taxi circulando por la calle, en la que los usuarios solicitan los servicios en la calle entre los vehículos de taxi que se encuentran circulando en esos momentos; o la del servicio de taxi en paradas, relativo a las contrataciones de vehículos de taxi que se encuentran estacionados en zonas habilitadas para ello por la Administración. No puede deducirse de la norma la razón imperiosa de interés que general que justifica circunscribir el ámbito de aplicación del procedimiento, exclusivamente, a los supuestos de la contratación previa. Tampoco se justifica la proporcionalidad de tal medida.

Para finalizar, cabe llamar la atención sobre un último aspecto del procedimiento para implantar la contratación por plaza con pago individual. Nos referimos al carácter vinculante del informe de la Consejería competente en materia de transportes. Atribuir al informe autonómico dicho carácter, brinda a la Comunidad Autónoma la posibilidad de frustrar, con la emisión de un informe negativo, una medida tan favorable a los consumidores y usuarios. A este respecto, sería conveniente reflexionar sobre si no bastaría con exigir un informe autonómico preceptivo, pero no vinculante, para conseguir favorecer la promoción entre los municipios de esta modalidad de prestación del servicio de taxi.



Sobre la base de todo lo anterior resulta aconsejable que el centro directivo valore la oportunidad de adecuar la redacción propuesta para el artículo 39.2 a las consideraciones efectuadas en este apartado.

V.4.6. Recomendaciones para incrementar las libertades de acceso y ejercicio de la actividad de taxi

La regulación de cualquier actividad económica debe tener presente la perspectiva de la competencia efectiva en los mercados y los principios de la regulación económica eficiente. Hay que recordar al respecto que la libertad de empresa (o la libre competencia) y los principios de una buena regulación económica son objetivos que todos los poderes públicos están obligados a defender y cumplir²⁸.

Sin embargo, como venimos señalando, la regulación sobre la actividad del taxi en la Comunidad Autónoma de Andalucía contiene afectaciones a la libre competencia²⁹, a la unidad de mercado y a los principios de una buena regulación económica, que se concretan en numerosas limitaciones a la libertad de empresa y a la capacidad de auto organización de los empresarios y se asientan en elevadas barreras de entrada y de ejercicio a los agentes que intervienen en el presente mercado, restringiendo así su capacidad de competir y de ofrecer sus servicios y reduciendo los incentivos para competir, que finalmente terminará repercutiendo de forma negativa en las personas usuarias de los servicios de taxi.

En el Estudio sobre el taxi 2017 emitido por este CDCA, al que nos remitimos en su integridad, se efectuó un análisis exhaustivo de la incidencia del actual marco regulador sobre la actividad del taxi y se identificaron las principales restricciones al acceso y

²⁸ De conformidad con la libertad de empresa consagrada en el artículo 38 de la Constitución Española, así como los principios de una buena regulación establecidos en la LGUM, en la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y en la propia Ley 6/2007, de 26 de junio. Véase el apartado correspondiente al Marco Normativo del presente Informe.

²⁹ Este CDCA cuando informó en el año 2011, con carácter preceptivo, el proyecto de Decreto por el que se aprobaba el Reglamento de los servicios de transporte público de viajeros y viajeras en automóvil de turismo, alertó sobre los principales obstáculos a la libertad de empresa y a la libre competencia incluidos en dicha norma, a la vez que planteaba la conveniencia de modificar, en determinados aspectos, la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, en aplicación de los principios de buena regulación. Más concretamente, el Consejo se expresaba así: “ (...) Aunque algunas de las restricciones a la competencia contenidas en la norma analizada en este informe dimanen de la Ley andaluza 2/2003, este Consejo manifiesta la conveniencia de abordar su revisión, al igual que ha sucedido en el ámbito de la legislación estatal de transportes terrestres, con el fin de extender a este sector excluido de la Directiva de Servicios los principios de buena regulación, contribuyendo a la mejora del entorno regulatorio y a la supresión efectiva de requisitos o trabas no justificados o desproporcionados que constituyen restricciones contrarias al espíritu de dicha Directiva, y que se siguen manteniendo en la Ley 2/2003 y, en consecuencia, se trasladan al Reglamento (...)”. Véase el informe completo en: http://web.adca.junta-andalucia.es/defensacompetencia/export/sites/default/web_es/documentacion/N_14-11.pdf



ejercicio de esta actividad económica. Con base en dicho estudio, se señalan, a continuación, las principales limitaciones al mercado de la prestación de servicios de taxi que siguen estando presentes en la normativa examinada, y se efectúan una serie de recomendaciones:

- Eliminar las restricciones de acceso al mercado, pues constituyen la principal limitación para el ejercicio de la libre competencia en el sector del taxi. En tal sentido, y con base en los principios de necesidad y proporcionalidad, se aconseja la revisión de las siguientes limitaciones que afectan al mercado de prestación de los servicios de taxi, a saber:

- La doble habilitación administrativa: licencia municipal urbana y autorización autonómica interurbana (ex artículo 14 de la Ley 2/2003 y artículos 7 y 8 del Reglamento andaluz del taxi).
- La determinación del número máximo licencias de taxi: contingentación de la oferta (entraña una limitación innecesaria que no refleja el número eficiente de vehículos en el mercado, con el consiguiente perjuicio para los consumidores en forma de mayores tiempos de espera, mayores precios, menor calidad de servicio y eliminación de los incentivos a la innovación).
- Los requisitos para obtención de la licencia y autorización de taxi (artículo 27 del Reglamento andaluz del taxi). Algunos de ellos han sido analizados anteriormente, como el de no ser titular de otra licencia o licencia única; el de hallarse en posesión del permiso de conducción suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial; contar con un certificado de aptitud profesional previo, expedido por el Ayuntamiento, que implica la superación de unas pruebas en las que se deberá acreditar la capacitación del profesional; pero también cualesquiera otros requisitos que el órgano convocante considere necesarios para determinar si concurren en la persona solicitante los requisitos exigidos para poder optar al otorgamiento de una licencia; exigencia de capacidad máxima en cinco plazas (artículo 14.2 de la Ley 2/2003 y artículo 31.3 del Reglamento andaluz del taxi), y características mínimas de dimensión, potencia, equipamiento y prestaciones de los vehículos³⁰ (artículo 31 del citado Reglamento).
- La solicitud a los adjudicatarios de licencias de documentación que resulte innecesaria o desproporcionada (ex artículo 25.3 del Reglamento andaluz del taxi), bien porque ya obre en poder de la Administración o bien por cuanto la

³⁰ Los requisitos de calidad y seguridad que resulten innecesarios o desproporcionados para el ejercicio de la actividad implican una limitación de la oferta y un coste de la regulación que, además, puede estar repercutiendo en un mayor precio para los usuarios finales. La aparición de tecnologías basadas en sistemas de reputación elimina buena parte de los fallos de información en el mercado, lo que reduce, si no elimina, la necesidad de regulación en algunos de estos ámbitos.



propia Administración pueda tener acceso a la misma por otros cauces, como por ejemplo: la presentación del DNI, el permiso de conducción, la documentación acreditativa de disposición del vehículo, así como hallarse al corriente de las obligaciones fiscales, entre otros. También, se exige la aportación de un justificante de tener cubierta su responsabilidad civil por daños que se causen por motivo del transporte. La cuantía de las primas de estos seguros obligatorios deben ser proporcionadas y no deben representar un coste excesivo, para evitar que actúen como una barrera de entrada a nuevos operadores en el mercado.

- La exigencia de adscripción de un único vehículo específico a la licencia y su sustitución (artículo 30.1 del Reglamento andaluz del taxi).
- El régimen de transmisión de las licencias (artículo 15.7.b) de la Ley 2/2003 y artículo 15 del Reglamento andaluz del taxi).
- La posibilidad de crear licencias con vigencia limitada (artículo 16.2 del Reglamento andaluz del taxi).
- Eliminar las restricciones y limitaciones que afectan al ejercicio de la actividad de taxi. En concreto, se recomienda revisar:
 - La imposición de dedicación plena y exclusiva e incompatibilidad con el ejercicio de otra profesión (artículo 11.3 del Reglamento andaluz del taxi).
 - Las limitaciones a la contratación de conductor asalariado y de conductores autónomos (artículo 38.3 del Reglamento andaluz del taxi).
 - La prohibición de arrendar, traspasar o ceder la explotación de la licencia o el vehículo. Esta limitación reduce de forma innecesaria la capacidad de disposición de la actividad por parte de los agentes y supone barreras de salida de la actividad (artículo 11.2 del Reglamento andaluz del taxi).
 - La suspensión de las licencias (artículo 21 del Reglamento andaluz del taxi).
 - El sometimiento a visado de las licencias y otras comprobaciones de las condiciones de las licencias y autorizaciones (artículo 18 del Reglamento andaluz del taxi).
 - La exigencia de inicio de la actividad en el término del municipio y/o del Área Territorial de Prestación Conjunta, al que corresponda la licencia de transporte urbano a la que se encuentre adscrito el vehículo correspondiente (artículo 40.1 del Reglamento andaluz del taxi, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 2/2003).
 - El inicio obligatorio de la actividad en un plazo máximo determinado e ininterrumpibilidad del servicio (artículo 28 en conexión con el artículo 29.3 del citado Reglamento andaluz del taxi).
 - Los horarios obligatorios y regímenes de descanso y vacaciones (artículo 43.1 letra c) del Reglamento andaluz del taxi), que inciden directamente en la



concertación previa de servicios, pues suponen una planificación y ordenación de la oferta en el mercado que genera restricciones injustificadas a la competencia y no permiten un funcionamiento eficiente del mercado.

- La fijación de los lugares de paradas (artículo 43.1 del Reglamento andaluz del taxi).
 - La indumentaria de los prestadores del servicio del taxi (artículo 47.h) del Reglamento andaluz del taxi).
 - Las tarifas reguladas, permitiendo la existencia de precios libres que se ajusten a las circunstancias del mercado (artículo 58 del Reglamento andaluz del taxi)³¹.
 - La autorización en materia de publicidad (artículo 35 del Reglamento andaluz del taxi).
 - La obligatoriedad de llevar a bordo del vehículo una serie de documentación (artículo 48 del Reglamento andaluz del taxi).
 - Los límites a la forma de contratación del servicio (artículos 43.4 y 44 del Reglamento andaluz del taxi).
 - La regulación de los distintos supuestos en los que asiste a los conductores el derecho de negarse a prestar servicio (artículo 46.2 del Reglamento andaluz del taxi).
- Limitar la participación de las asociaciones y organizaciones representativas del sector con carácter previo a la adopción de decisiones administrativas. Más específicamente, y atendiendo al elevado riesgo de captura del regulador en que puede incurrir la Administración de mantener en sus actuales términos el actual diseño institucional del Consejo Andaluz del Taxi (creado en el artículo 6 del Reglamento andaluz del taxi), donde tanto por las funciones como por la composición de dicho órgano, en el que se integran las asociaciones más representativas del sector, se puede estar favoreciendo la interferencia en la facultad de regulación y ordenación del sector por parte de la Administración, que puede verse sometida a la presión de los operadores del sector. Este tipo de órganos pueden provocar un menoscabo efectivo en las condiciones de competencia en el mercado, en beneficio de intereses privados de estas asociaciones y de los operadores ya instalados en el mercado, en vez de atender a la protección del interés general que debe ser el principio rector de cualquier intervención pública.

Téngase en cuenta además, a estos efectos, que la consulta a las asociaciones de profesionales del sector para valorar la necesidad de nuevas licencias, salvo que se

³¹ Como se señala en el documento de la CNMC "*Resultados preliminares E/CNMC/004/15 Estudio sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa*", la aparición de nuevas tecnologías en forma de aplicaciones móviles, sistemas de reputación y nuevas formas de contratación ha reducido enormemente los costes de búsqueda, información asimétrica y el mayor poder de negociación del conductor frente a los consumidores, que podían justificar, en un contexto de restricción de entrada, la existencia de tarifas.



configuren como meras audiencias públicas, constituirían intervenciones directas de competidores en la concesión de autorizaciones, prohibidas por la LGUM (artículo 18.2.g).

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriormente expuestas, y visto el Informe propuesta de la Secretaría General y del Departamento de Estudios, Análisis de Mercados y Promoción de la Competencia de la ADCA, este Consejo emite el siguiente

DICTAMEN

PRIMERO.- No puede considerarse que en el preámbulo de la norma se justifique suficientemente su adecuación a todos y cada uno de los principios de buena regulación económica del artículo 129 de la Ley 39/2015. Por tanto, el órgano proponente deberá revisar el proyecto normativo a fin de dar cumplimiento a los requisitos exigidos en el citado artículo, y se recomienda la revisión del preámbulo normativo, a los efectos de justificar suficientemente que la norma proyectada se adecua a todos y cada uno de los principios de buena regulación.

SEGUNDO.- A juicio de este Consejo la reforma en la tramitación debería haber sido más ambiciosa, pues el vigente Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo sigue presentando importantes obstáculos a la libertad de empresa y a la libre competencia que afectan negativamente al transporte discrecional de pasajeros, al reducir el número de operadores disponibles para poder prestar servicios de transporte urbano y su capacidad e incentivos para competir.

Ha de plantearse la necesidad de revisar la regulación en vigor, desde la óptica de los principios de la regulación económica eficiente, pues el marco regulador sectorial no parece estar alineado con las circunstancias actuales de este mercado, sobre todo, ante la irrupción de nuevas formas telemáticas de contratación del servicio, o si se prefiere, de otros modelos de prestación de servicios de transportes de viajeros, basados en internet. La reglamentación autonómica del servicio de taxi, actualmente en vigor, colisiona con los principios de mejora de la regulación mencionados en el apartado segundo del artículo 2 de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía, introducidos por la Ley 3/2014, de 1 de octubre, de medidas normativas para reducir las trabas administrativas para las empresas (eficiencia, necesidad, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, accesibilidad, simplicidad y eficacia), así como en el artículo 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre,



de Régimen Jurídico del Sector Público y el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

TERCERO.- El centro promotor de la norma, con el fin de eliminar la restricción que impide que las personas jurídicas puedan ser titulares de una licencia de taxi, dando así cumplimiento a los distintos pronunciamientos judiciales, modifica la Disposición adicional tercera suprimiendo el inciso inicial del apartado 3 y el artículo 11.1 para incluir a las personas jurídicas como posibles titulares de una licencia de taxi o autorización de transporte interurbano en vehículo de turismo. Sin embargo, con la redacción propuesta se perpetúa la imposibilidad de ser titular de más de una licencia de taxi o autorización de transporte interurbano de vehículos. Dicha limitación carece de cobertura legal dado que no está recogida en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, y supone una restricción de índole subjetiva. Además, podría constituir un requisito de naturaleza económica prohibido por el artículo 18.2 g) de la LGUM.

Por todo ello, se recomienda la conveniencia de suprimir dicha limitación del número máximo de licencias de taxi por titular, en la medida en que constituye una restricción al acceso y ejercicio de la actividad del taxi, que carece de cobertura legal y de justificación alguna en la norma, en términos de necesidad y proporcionalidad.

CUARTO.- La propuesta de modificación del artículo 27.1 a), establece como requisito de las personas jurídicas interesadas en obtener una licencia, que tengan personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas, que en su caso, la integren, así como que tengan recogido expresamente en su objeto social, la realización de transporte público de viajeros en vehículo de turismo.

Esta exigencia pudiera constituir una carga económica para aquellas que no la cumplan, como pueda ser la necesidad de modificación de su objeto social para que se refleje en el mismo, de forma expresa, la actividad de transporte público de viajeros en vehículo de turismo. En tal sentido, del texto normativo y de la documentación aportada por la Consejería proponente no puede desprenderse la razón imperiosa de interés general que justifica la necesidad y proporcionalidad de esta medida, ya que la libre iniciativa económica solo se exceptuará justificadamente cuando concurra alguna razón imperiosa de interés general de las recogidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009.

Por todo lo anterior, y desde la óptica de la competencia y de la mejora de la regulación económica, el órgano proponente de la norma debería reflexionar sobre la configuración del requisito previsto en el apartado a) del artículo 27.1, bajo un análisis de los citados principios de necesidad y proporcionalidad, ya que supone una restricción y una barrera de acceso para la actividad económica.

QUINTO.- En la modificación propuesta del artículo 27.1, hay tres nuevos apartados que introducen nuevos requisitos para obtener la licencia.



En primer lugar, se introduce la letra j), los de disponer de dirección y firma electrónica, así como equipo informático, especificando que a tales efectos se deberá comunicar al órgano competente la dirección de correo electrónico que dispone para celebrar los contratos a distancia con los clientes.

A este respecto, subyace un cambio de modelo de actividad económica basado en el uso de las nuevas tecnologías, y la incorporación de ese tipo de herramientas para la mejora de las condiciones de prestación del servicio del taxi. Sin embargo, desde la óptica de los principios de regulación eficiente, los poderes públicos han de extremar su intervención reguladora, pues puede ocasionar una injerencia en la libertad de auto-organización empresarial y correspondería a la libre decisión individual de cada operador económico.

Es por ello, que el órgano promotor de la norma debería replantearse el nuevo requisito de la “dirección y firma electrónica, así como de equipo informático” impuesto para la obtención de la licencia, y justificarlo en términos de necesidad y proporcionalidad, explicitándose cuál es la razón en la que se fundamenta su exigencia. En caso de optar por mantenerlo, se aconseja sustituir la referencia al equipo informático por otra más amplia.

En segundo lugar, con respecto al nuevo requisito establecido en la letra k), de no tener pendiente el pago de sanciones pecuniarias impuestas mediante resolución firme en vía administrativa por incumplimiento de la legislación de transportes, se recomienda que el centro directivo sopesa la conveniencia de modificar esta exigencia, pues en los procedimientos que se tramitan en vía contencioso-administrativa, se prevé la posibilidad de solicitar la suspensión de la sanción hasta que resuelva el juez o tribunal, en el marco de dichos procedimientos. Por ello, se estaría imponiendo una restricción injustificada a la competencia, que impediría a los operadores económicos el acceso a una licencia de taxi durante un ámbito temporal en el que la sanción no es firme, lo cual sería un nuevo obstáculo o barrera de entrada a los nuevos operadores económicos en este mercado, contrario a los principios de buena regulación económica; en especial, resultaría difícilmente compatible con los principios de necesidad, proporcionalidad y seguridad jurídica.

Por último y en tercer lugar, hay que destacar el apartado l), donde se alude a la doble habilitación para la realización de la actividad del taxi, esto es la licencia urbana municipal y la autorización interurbana autonómica. A este respecto, debemos recordar que el artículo 9 del Reglamento del taxi, en consonancia con el artículo 15.1 de la Ley 2/2003 establece, como regla general, que para la realización de transportes discrecionales en autotaxi será preciso obtener la licencia municipal para servicios urbanos y la autorización de transporte interurbano, salvo contadas excepciones. Esta exigencia de doble habilitación implica, generalmente, que la pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbana o de la autorización de transporte interurbano, conllevará la cancelación de la otra licencia o autorización que



debe acompañarla. Así, para la prestación del servicio del taxi, la regulación andaluza impone la obligatoriedad de obtener el prestador una doble habilitación.

Este sistema de regulación genera una restricción a la competencia, al limitar el derecho de los operadores que pueden intervenir en el mercado a aquellos que obtienen previamente la licencia local que habilita para la prestación del servicio urbano y la simultánea autorización que habilita para el servicio interurbano.

Se recomienda que la Consejería proponente valorase la debida necesidad y proporcionalidad de todas las medidas adoptadas, con el fin de evitar una fuerte intervención administrativa que podría dificultar la entrada de agentes al mercado, así como el que los operadores soporten cargas y requisitos innecesarios y/o desproporcionados.

SEXTO.- En relación a los requisitos para la adscripción de un vehículo a una licencia de vehículos de autotaxi, se introduce *ex novo* en el artículo 31.5 una limitación máxima en cuanto a la antigüedad de 10 años desde su primera matriculación, exigencia que supone una limitación a la libre prestación de la actividad. Este requisito vinculado al vehículo tiende a dificultar y encarecer el ejercicio de la actividad. Por ello, este Consejo propone al órgano proponente su revisión con base en los principios de necesidad y proporcionalidad.

SÉPTIMO.- La nueva redacción propuesta para el apartado 2 del artículo 39, trata de implantar el procedimiento administrativo para hacer efectiva, con carácter general, la posibilidad de autorizar la contratación por plaza con pago individual, pero se imponen determinados requisitos que dificultarían finalmente la implantación de este sistema de cobro individual por plazas.

Así, se entiende que no está justificada la exigencia de que para la implantación de esta modalidad en un municipio determinado, deba estar así previsto en sus ordenanzas municipales.

Por otro lado, la obligación del requisito previo de audiencia e informe de las asociaciones representativas del sector, puede constituir una actuación prohibida en la medida en que podrían influir en la decisión de la Administración la opinión de los potenciales competidores en el mercado como ya señaló este Consejo en su informe I 01/17.

En tercer lugar, este procedimiento de contratación por plaza sólo se permite en la modalidad de prestación de servicios con contratación previa, excluyendo otras modalidades como la de taxi circulando o en paradas. No se aprecian razones de interés general ni proporcionalidad que pudieran justificar la exigencia de este requisito.

Por último, se recomienda que el informe preceptivo que deba emitir la Consejería competente en materia de transportes previsto para la implantación de esta modalidad de cobro individual por plaza, no tenga carácter vinculante.



OCTAVO.- Finalmente, con carácter general, para incrementar las libertades de acceso y ejercicio de la actividad del taxi, este Consejo recomienda lo ya manifestado, y suscintamente recogido, en el punto V.4.6. del presente Informe.



[Handwritten signature]
José Luis de Alcaraz Sánchez-Cañaverál
PRESIDENTE



[Handwritten signature]
Luis Palma Martos
VOCAL PRIMERO



[Handwritten signature]
María Cruz Inmaculada Arcos Vargas
VOCAL SEGUNDO



[Handwritten signature]
Ma Angeles Gómez Barea
SECRETARIA

Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

D.G de Movilidad
 C/ Pablo Picasso s/n
 41071 Sevilla

En relación con la solicitud recibida de su Dirección General a los efectos que se realicen las observaciones que se estimen oportunas desde este Centro Directivo sobre el Proyecto de Decreto de modificación del Reglamento de Viajeros y Viajeras en Automóviles Turismo regulado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, se le comunican las siguientes cuestiones:

1.- Respecto al Apartado Séptimo relativo a la nueva redacción del art. 34 del Reglamento se realizan las siguientes propuestas:

En la nueva redacción del art. 34.2 se considera oportuno la inclusión de una mención específica sobre el sometimiento de estas tarifas fijas al régimen general de precios autorizados de carácter local, previsto en el Decreto 365/2009, de 3 de noviembre, por el que se regulan los procedimientos administrativos en materia de precios autorizados de ámbito local en Andalucía (en adelante, D. 365/2009).

En este sentido, la realidad demuestra que en estos casos existe la tendencia a considerarlas un “tema menor” por parte de los Ayuntamientos de escasa población, hasta el punto de no someterlas a autorización e, incluso, a que en la práctica se usen tarifas sin que los mismos ayuntamientos las aprueben expresamente.

Del mismo modo en la nueva redacción del art. 34.2 se prevé que *“Si bien, en estos supuestos el Ayuntamiento velará por la correcta aplicación del sistema tarifario establecido”*. El respeto en la aplicación de las tarifas a la legalidad vigente se considera un asunto en materia de consumo, y como tal se rige por la normativa específica aplicable. Por tanto, sería conveniente observar también las competencias establecidas en ésta normativa.

2. Apartado Décimo por el que se da una nueva redacción al art. 39.2.

Respecto a la previsión que contiene que *“...previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y de la consejería competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía...”* Se propone que la Consejería andaluza competente en materia de consumo también informe en estos casos.

3. Apartado Duodécimo. Nueva redacción del art. 55.l) por el que se prevé que *“...pagar el importe servicio prestado en efectivo o con tarjeta de crédito, a tal efecto, los vehículos auto-taxi deberán ir provistos de un aparato lector de tarjetas de crédito”*. Se sugiere que se añada la posibilidad de que puedan usarse otros medios de pago electrónico adicionales admitidos en Derecho, previo acuerdo al efecto entre el profesional y el usuario.

4. Apartado Decimotercero. Nueva redacción del art. 58 por la que se incluye un nuevo apartado 7.



C/ Juan A. de Vizarrón. Edif. Torretriana. 41092 Sevilla Telf. 955064724
 Correo-e: dgtfcj.chie@juntadeandalucia.es

FIRMADO POR	MANUEL VAZQUEZ MARTIN	14/07/2020	PÁGINA 1/2
VERIFICACIÓN	Pk2jmJWAMAJQPD2RL52SE45T7CJ3R4	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

Convendría añadir la puntualización prevista en la nueva redacción del art. 39, de forma que quedase de la siguiente forma: *“Cuando los servicios se contraten previamente por el usuario y se realice a través de cualquier medio que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, las tarifas urbanas que marque el taxímetro o, en su defecto, que figure en aquellas establecidas con carácter fijo entre un origen y destino concretos, tendrán el carácter de máximas (...)”*

También en la nueva redacción del art. 58 se menciona que se contrata “a precio cerrado”, dicha mención puede generar una cierta inseguridad jurídica dado el carácter de máximas que se está otorgando a las tarifas urbanas en el mismo artículo.

Se propone que la redacción del segundo párrafo quede como sigue: *“Dicho precio se calculará en base a los parámetros que determine la Consejería competente en materia de transporte para los trayectos interurbanos y el Ayuntamiento o entidad correspondiente para los urbanos. A tal efecto, se deberá realizar por parte de la Entidad los estudios oportunos, previa audiencia de las organizaciones de consumidores y usuarios, que deberán ponerse a disposición de los usuarios y operadores que lo soliciten”.*

De ésta forma se incluye la expresión entidad correspondiente para dar cabida a las áreas territoriales de prestación conjunta.

Al margen de lo anterior, respecto al texto del Proyecto de Decreto de modificación presentado, se propone la inclusión de otras modificaciones que no figuran en el citado proyecto por si les puede resultar de interés:

1.- Modificación del art. 4 (Ordenanzas Municipales) de forma que se establezca expresamente *“Los municipios en que exista o se pretenda establecer el servicio de taxi podrán aprobar las Ordenanzas aplicables al establecimiento y prestación del mismo, en las que se regularán, como mínimo, los extremos que se indican a continuación, dentro del marco de lo establecido en el presente Reglamento:*

De tal forma que se extienda a “todos aquellos donde exista” el servicio previamente a la entrada en vigor del Reglamento y no sólo a aquellos que pretendan establecer el mismo.

Finalmente, en el mismo artículo se indica que *“en las que se regularán, como mínimo, los extremos que se indican a continuación, dentro del marco de lo establecido en el presente Reglamento”*. Detectada que en el listado previsto no se encuentran las tarifas del servicio, se propone que se incluyan con carácter obligatorio.

2. En la disposición final primera, se propone que quede así: *“Los municipios deberán aprobar o, en su caso, adaptar sus ordenanzas a lo previsto en este Decreto en el plazo de seis meses, a contar desde su entrada en vigor”*, en consonancia con lo señalado en el apartado anterior.

En Sevilla, a fecha de firma electrónica
EL DIRECTOR GENERAL DE TRIBUTOS, FINANCIACIÓN,
RELACIONES FINANCIERAS CON LAS CORPORACIONES LOCALES Y JUEGO

Fdo. Manuel Vázquez Martín

C/. Juan A. de Vizarrón. Edif. Torretriana. 41092 Sevilla Telf. 955064724
Correo-e: dgfjcj.chie@juntadeandalucia.es



FIRMADO POR	MANUEL VAZQUEZ MARTIN	14/07/2020	PÁGINA 2/2
VERIFICACIÓN	Pk2jmJWAMAJQPD2RL52SE45T7CJ3R4	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

INFORME DE VALORACIÓN DE LAS ALEGACIONES Y OBSERVACIONES REALIZADAS DURANTE EL TRÁMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA AL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

Se ha dado trámite de audiencia pública a fin de que realicen las alegaciones y observaciones oportunas al proyecto normativo a las entidades que se relacionan a continuación:

- Federación Andaluza de Autónomos del Taxi
- Asociación Foro Taxi Libre
- Asociación Élite Taxi Sevilla
- Confederación del Taxi Costa del Sol
- Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi
- Unión Asociaciones de Taxistas Andaluces
- Federación Empresarial Andaluza del Taxi Rural
- Federación de Asociaciones de Consumidores y Usuarios de Andalucía
- Federación de Consumidores Al-Andalus
- Federación Andaluza de Municipios y Provincias
- Unauto VTC Andalucía
- Unagrantur
- Unión General de Trabajadores
- Comisiones Obreras de Andalucía.

Asimismo, en cumplimiento de lo establecido en el 45.1c) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, mediante Resolución de fecha 20 de enero de 2020 de la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio se acuerda someter el presente proyecto de Decreto al trámite de información pública mediante la oportuna publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía (BOJA núm. 20, de 30 de enero de 2020).

Una vez finalizado dichos plazos se han recibidos los escritos de observaciones y alegaciones que son debidamente valorados indicando las que son aceptadas y las que no. Las primeras, dan lugar a las modificaciones pertinentes que se introducen en el proyecto. Respecto a las segunda, se exponen los motivos por los que no son aceptadas.

A continuación se procede a realizar una valoración de las observaciones y alegaciones efectuadas.

I. TRÁMITE DE AUDIENCIA PÚBLICA.

1. FEDERACIÓN ANDALUZA DE AUTÓNOMOS DEL TAXI (FAAT)

a) Consideraciones Generales

- Sustituir la expresión las “ personas titulares” por “los titulares”.

Comentario: No procede. La expresión empleada es respetuosa con el lenguaje integrador de género.

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/13



- Que para los supuestos de contratación previa de los servicios se establezcan tarifas de máximas pues ello permitirá mejorar la competitividad del sector frente a otras alternativas de transporte similares.

Comentario. Se acepta.

- Que se establezca el principio de libre elección del vehículo para la prestación del servicio, condicionado a que se cumpla unos requisitos mínimos de dimensiones y calidad.

Comentario: No procede. Se trata de un aspecto que queda fuera del ámbito competencial de movilidad, y que deberá ser tratado con los fabricantes de coches.

- Que se impulse la modificación de la Ley 2/2003, a fin de facilitar la ampliación de supuestos para la puesta en servicios de vehículos hasta 9 plazas incluido el conductor. Ampliación que deberá seguir condicionada a vehículos adaptados.

Comentario. Se puede llevar a cabo mediante la modificación del artículo 31.4 del Decreto 35/2012, en los términos siguientes: «No obstante, en el caso de vehículos adaptados para el transporte de personas en silla de ruedas se admitirá una capacidad máxima de nueve plazas incluida la del conductor, debiendo figurar dicha capacidad en el permiso de circulación del vehículo conforme a la legislación en vigor en materia de tráfico.

Los vehículos adaptados, de acuerdo a la normativa vigente en materia de accesibilidad, prestarán sus servicios a personas con movilidad reducida con carácter prioritario pero no exclusivo, por lo que, al objeto de poder dar servicio a otro tipo de usuarios, podrán disponer en el espacio destinado a la silla de ruedas de todos los asientos que conforman su capacidad»

Asimismo dicha modificación lleva consigo la modificación del artículo 4.1 de la Orden de 23/07/2014.

- Se propone modificar el porcentaje fijado en el artículo 4 3 b) de la Orden de 23 de julio de 2014 por la que se regula el procedimiento de autorización del aumento de capacidad de las autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en vehículos auto taxi, del 5% al 10%.

Comentario: Se acepta.

b) Consideraciones al articulado

- Disposición Transitoria Tercera. Plazo para la regularización de la carencia de requisitos para ser titular de una licencia de auto taxi.

Se propone añadir dos incisos en el apartado tres en los siguientes términos:

«Los titulares de más de una licencia, dispondrán de un plazo de 15 meses para transmitir las que resulten necesarias para cumplir la exigencia de una sola licencia por titular prevista en el artículo 27.1.b) del Reglamento.

La antedicha obligación no resultará de aplicación a las sociedades cooperativas de trabajo; y a las personas físicas titulares de hasta tres licencias concedidas todas ellas por municipios distintos de población inferior a 10.000 habitantes. En estos casos, las licencias ya existentes conservarán su validez, no siendo aplicables a las de nueva de creación.»

Comentario: No se acepta, pues puede prestar a confusión. Además en la redacción actual queda perfectamente contemplado que la excepción de poseer más de una licencia se refiere a las existentes a la entrada en vigor del Decreto 35/2012.

- Artículo 11.1 Titularidad.

Se propone modificar la redacción del apartado 1 del artículo 11 en los siguientes términos:

«El título habilitante se expedirá a favor de una persona física o jurídica que no podrá ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo o autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, excepto las sociedades cooperativas de trabajo que tendrán que ostentar igual número de títulos al de personas socias trabajadoras que la integren . En el título habilitante se hará constar el vehículo concreto que se vinculan a su explotación.»

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/13



Comentario: Se acepta la referencia a vehículo en vez de vehículos .En cuanto a los otros dos incisos no se aceptan porque se considera conforme a derecho la redacción actual y no es loable limitar más aún la actividad pues en modo alguno responde al interés general establecer la incompatibilidad de la actividad del taxi con la de arrendamiento con conductor . Y en cuanto a la exigencia de que las cooperativas de trabajo asociado tenga igual número de títulos que socios trabajadores no tiene amparo legal preceptuar que las autorizaciones de transporte de las que puedan ser titular este tipo de cooperativas tenga que coincidir necesariamente con el número de socios trabajadores.

- Artículo 12: Determinación número de licencias

Se propone una nueva redacción del apartado 4 del artículo 12 en los siguientes términos:

«Los Ayuntamientos de municipios con una población inferior a 50.000 habitantes no integrados en Áreas Territoriales de Prestación Conjunta, podrán optar por la modificación del número de licencias de taxis sin necesidad de acudir a los parámetros y al procedimiento antedicho, siempre que se realice un estudio técnico municipal que valore la necesidad y conveniencia de ampliar o no el número de licencias, que requerirá en todo caso informe favorable de la Consejería competente, y no se supere el 0,60 por mil. »

Comentario: Se acepta.

- Artículo 27. Requisitos para la obtención de la licencia

Que se modifique la redacción del apartado b) en los siguientes términos:

*«No ser titular de otra licencia autotaxi excepto en el caso de las sociedades cooperativas de trabajo que **tendrán que ser titulares de tantas licencias como personas socias trabajadoras la integren**»*

Comentario: No procede por las mismas razones expresadas con anterioridad.

- Artículo 30.1 Adscripción de la licencia.

Se propone la mejora del apartado 1 en los siguientes términos:

«Cada licencia estará adscrita a un único vehículo específico, que deberá cumplir los requisitos exigibles con arreglo a lo establecido en el presente Reglamento, las Ordenanzas por las que se rija la prestación del servicio, y la legislación general en materia de circulación, industria, seguridad y accesibilidad; estos vehículos podrán estar en poder del titular en régimen de propiedad, arrendamiento ordinario, arrendamiento financiero, renting o cualquier régimen de tenencia que permita el libre uso del vehículo, de conformidad con lo dispuesto por la normativa vigente.»

Comentario: Se acepta.

- Artículo 31. Características de los vehículos

Que se modifique la redacción de la letra c) del apartado 5 del artículo 31 que queda redactado en los siguientes términos:

« Los vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad del taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a doce años a contar desde su primera matriculación. Los ayuntamientos o entes competentes previa consulta a las asociaciones representativas del sector podrán reducir dicha antigüedad máxima mediante Ordenanza»

Comentario: Se acepta elevar la antigüedad a 12 años. En cuanto a la iniciativa de los ayuntamientos de reducirla, indicar que en todo caso cabría habilitar a los Ayuntamientos para ampliar la antigüedad para el caso de vehículos adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida o vehículos con etiqueta 0 o ECO, sin necesidad de consultar con carácter previo a las asociaciones representativas.

- Artículo 34. Taxímetros e indicadores exteriores

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	3/13



Se propone modificar el contenido de los apartados 2 y 3 del artículo 34, añadiéndose nuevos puntos, en los términos siguientes:

«2. Los vehículos adscritos al servicio de taxi deberán ir provistos de una impresora expendedora de recibos en perfecto estado de funcionamiento, homologada y autorizada para su utilización en el , que deberá emitir justificantes normalizados a partir de la información facilitada por el taxímetro.

3. En los municipios de población inferior a 10.000 habitantes, el Ayuntamiento o ente que corresponda podrá eximir de la obligación de llevar taxímetro, siempre que establezca un sistema de recorridos con tarifa fija y la obligación de llevar los distintivos en el vehículo que identifiquen el ejercicio de la actividad de autotaxi, municipio y número de licencia. Si bien, en estos supuestos el Ayuntamiento velará por la correcta aplicación del sistema tarifario establecido.

El titular de la licencia solicitará al Ayuntamiento o ente que corresponda la expedición de un documento acreditativo de la exención referida en el párrafo anterior, que deberá llevarse en el vehículo para su exhibición a requerimiento de la autoridad competente. »

Comentario: Se acepta e incorpora.

- Artículo 35. Publicidad en los vehículos

Se propone una modificación del artículo eliminando la autorización previa de los municipios, con la siguiente redacción:

«Con sujeción a la legislación vigente en materia de tráfico y seguridad vial y a la normativa general de publicidad, los titulares de las licencias municipales de autotaxi podrán contratar y colocar anuncios publicitarios tanto en el interior como en el exterior del vehículo, de acuerdo con las normas municipales que regulan la materia, siempre que se conserve la estética de éste, no se impida la visibilidad ni se genere riesgo alguno, y no se atente contra la imagen del sector.

Las asociaciones representativas del sector serán consultadas sobre la forma y contenidos de la publicidad.»

Comentario. No se acepta, toda vez que la redacción actual es conforme a la LGUM, pues como se desprende de la redacción, los Ayuntamientos se limita a comprobar que la publicidad del vehículo se ajusta a la legislación vigente en materia de tráfico y seguridad y a la normativa general de publicidad por ser la normativa específica aplicable por razón de la materia. Sobre esta cuestión ya existe pronunciamiento en las sentencias referidas. .

- Artículo 39. Contratación global

Se sugiere una mejora técnica en el apartado segundo, consistente en sustituir la expresión “promover” por “disponer”. Así como eliminar la exigencia de que dicha medida esté contemplada en la correspondiente ordenanza municipal con el objeto de permitir mayor flexibilidad a los Ayuntamientos para su puesta en funcionamiento. Quedando el artículo 39.2 redactado en los términos siguientes:

«2.No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los municipios, incluso aquéllos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y de la consejería competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, podrán disponer la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que se realice a través de cualquier medio que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, conforme a lo que se dispone en el artículo 58 de este reglamento.

En estos casos el informe de la Consejería competente en materia de transportes tendrá carácter vinculante.»

Comentario. Se acepta la mejora técnica sugerida en la redacción. En cuanto a que se elimine la exigencia de que dicha medida esté prevista en la correspondiente Ordenanza municipal se acepta y se permite su contemplación en una disposición municipal.

- Artículo 40. Inicio del servicio interurbano

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	4/13



Se propone nueva redacción del apartado 1 en los siguientes términos:

«1. Los servicios de transporte interurbano deberán iniciarse en el término del municipio y/o del Área Territorial de Prestación Conjunta, al que corresponda la licencia de transporte urbano a la que se encuentre adscrito el vehículo correspondiente, sin perjuicio de que puedan efectuarse posteriores recogidas personas pasajeras en otros términos municipales, siempre que todas ellas tengan un mismo lugar de destino. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidas las personas pasajeras de forma efectiva. »

Comentario:Se acepta.

- Artículo 48. Documentación a bordo del vehículo

Que se añada una letra n) al artículo 48.1 en relación a lo dispuesto en el artículo 34 que queda redactado en los siguientes términos:

«n) Certificado de exoneración sobre la obligatoriedad de instalar taxímetro en los municipios de menos de 10.000 habitantes, expedido por el Ayuntamiento o ente competente, conforme a lo dispuesto en el artículo 34.3»

Comentario: Se acepta e incorpora.

- Artículo 65. Infracciones graves.

Se corrija el error de transcripción al citar el artículo 4 en vez del artículo 41.

Comentario: Nos remitimos a lo indicado a lo largo del informe.

- Artículo 68.Determinación de la cuantía.

Que se suprima el último inciso «o el número de infracciones cometidas» porque no tiene cobertura legal en el artículo 44.2 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo.

Comentario: No se acepta. La ley 2/2012 en su artículo 38 y el Decreto 35/2012 en su artículo 73 establecen que el procedimiento sancionador se ajustará a lo dispuesto por el Título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, y su normativa de desarrollo, en especial el Real Decreto 1398/1994 (..)” Si bien, la Ley 30/1992, y el Real Decreto 1398/1993 de 4 de agosto, han sido derogados por la Ley 39/2015, del PACAP, el número de infracciones cometidas es un criterio para la graduación de las sanciones administrativas con amparo en lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que junto a la ley 39/2015, regulan el nuevo régimen jurídico en materia de ordenación de la potestad sancionadora.

- Proponen la incorporación de una Disposición Adicional en el proyecto en la que se contemple medios telemáticos como forma de pago de los servicios.

Comentario: Se acepta e incorpora en la redacción el apartado I) del artículo 55.

- Proponen la inclusión de una Disposición Transitoria en la que se contemple un régimen transitorio para aquellos vehículos con más de doce años de antigüedad desde su primera matriculación a fin de puedan disponer de un plazo entre 24 a 36 meses para adscribir un nuevo vehículo a su licencia.

Comentario:Se acepta.

2. ASOCIACIÓN HISPALENSE SOLIDARIDAD DEL TAXI

a) Consideraciones al articulado.

Proponen modificaciones de los artículos 11.1 y 27.1 del proyecto de Decreto en los mismos términos alegados por la FAAT.

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	5/13



Comentario: Nos remitimos a lo expresado sobre los mismos con anterioridad.

- Artículo 31.5. Características de los vehículos

Que se declare nulo el artículo 31.5, pues ya hay sentencias judiciales anulando el tope de antigüedad en los vehículos auto taxis. En caso de llevarse a cabo la regulación se estima conveniente que sea en los siguientes términos: « Los vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad del taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a 13 años a contar desde su primera matriculación y solicitar un prerrogativa de 2 años más de antigüedad a la entrada en vigor de las modificaciones a los taxis que se encuentren en servicio. Asimismo se aplicará una prórroga de 2 años a los titulares de taxis que teniendo el vehículo los 13 años y en los próximos 2 años cesaran en la actividad de jubilación.»

Comentario: No se acepta por las razones expuestas con anterioridad.

3. LA CONFEDERACIÓN DE TAXIS DE LA COSTA DEL SOL

a) Consideraciones al articulado

- Artículos 27.1 j) y l). Requisitos para la obtención de la licencia

La gran mayoría de las precontrataciones de los servicios de taxi se realizan por teléfono, de manera que no se puede obligar a los titulares de licencia a disponer de dirección y firma electrónica porque en modo alguno es un requisito necesario para la prestación de los servicios. Así como tampoco es viable la simultaneidad propuesta entre la licencia urbana y la interurbana.

Comentario: Nos remitimos a lo expresado sobre estos requisitos con anterioridad.

- Artículo 34.3. Taxímetros e indicadores exteriores.

Que se añada que la verificación se lleve a cabo por cualquiera de los talleres autorizados, permitiendo de este modo a los vehículos prestar sus servicios sin perjuicio de que con posterioridad se sometan controles de la Administración.

Comentario: No se acepta. La competencia para determinar a quién le corresponde la verificación de los taxímetros es exclusiva Estado como se afirma en la STSJ de Andalucía de 30 de diciembre, (FJ13ª). Sentencia que ha sido ratificada en su integridad por la la STS de 15 de junio de 2018.

- Artículo 39.2. Contratación global.

- Se valora positivamente esta medida y a la vez se sugiere que al tratarse de un precio cerrado y no estar en funcionamiento el taxímetro durante el trayecto deba figurar en el luminoso exterior el número que específicamente se determine al efecto.

Comentario. Se acepta la referencia al luminoso exterior. En cuanto al taxímetro indicar que es necesario su puesta en funcionamiento en los servicios precontratados a precio cerrado pues es la única manera de garantizar el carácter de máximo de las tarifas. En concreto, el denominado taxímetro virtual es un algoritmo que efectúa un cálculo a partir de determinados parámetros de entrada, información del viario, tráfico, histórico, etc., con carácter previo a la realización del servicio. Por tanto, ese taxímetro virtual no realiza ninguna medida de velocidades y tiempos durante el trayecto, como es el caso del taxímetro físico, por lo que no podría garantizar que se respetasen los precios máximos fijados en la normativa (que están referidos a esas velocidades y tiempos). Y no sería por ello objeto de control metrológico, ya que su resultado no se basa en una medición.

- Que se permita el establecimiento del cobro por plaza sin que tener que esperar a la modificación de Ordenanzas, informes de la Consejería o creación de nuevas tarifas.

Comentario. Nos remitimos expresado con anterioridad.

- Que se ofrezca la posibilidad de ofertar el coste total del servicio y distribuirlo entre los usuarios en el momento de la contratación con independencia de la forma se lleve a cabo. Para lo supuesto se contrate a través de una APP, se ofrezca junto a la oferta del precio total un apartado donde se pueda contratar el precio por plaza.

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	6/13



Comentario. Se acepta parcialmente. En cuanto a la posibilidad de que a través de las APP se visualice a través de diferentes pestañas precio total y precio por plaza a fin de que el usuario opte por la alternativa que más le conviene, se trata de un aspecto que excede del ámbito de esta regulación, sin perjuicio de su tratamiento posterior.

- [Artículo 58.7. Tarifas](#)

- Se evaluó positivamente esta medida pero se propone que se ofrezca un precio cerrado máximo que debe coincidir con la tarifa vigente, dejando al titular de la licencia acordar un precio con el usuario sin sobrepasar en ningún caso ese máximo.

Comentario: Así se ha previsto en el citado precepto.

- Al igual que se ha propuesto para el precio por plaza, se identifique dicha tarifa con un número específico en el luminoso exterior al no estar en funcionamiento el taxímetro.

Comentario: Nos remitimos a lo expuesto más arriba.

- [Artículo 65 b\)11ª](#)

Aplauden la exigencia de que los vehículos con tecnología necesaria para el cobro a través de tarjeta de crédito. No obstante, propone sin incluyan la salvedad de que se acredite de forma excepcional una posible avería aparato lector.

Comentario: No se estima procedente a la vista de la rapidez con que las empresas responsables suministran otro en caso de avería. Sin perjuicio de que en el supuesto que se levantara una denuncia en el tiempo que se tardará en suministrar otro aparato, la persona afectada lo haga valer durante el curso del procedimiento sancionador que se tramitará al efecto aportando las pruebas correspondientes.

4. UNIÓN DE ASOCIACIONES DE TAXISTAS ANDALUCES (UATA) y FORO TAXI LIBRE

a) Consideraciones al articulado.

- [Disposición transitoria tercera, apartado tercero.](#)

Modificar la redacción del precepto suprimiendo la salvedad prevista para los titulares de hasta tres licencias en municipios de 10.000 habitantes en los siguientes términos:

«3. Los titulares de más de una licencia, dispondrán de un plazo de 15 meses para transmitir las que resulten necesarias para cumplir la exigencia de una sola licencia por titular prevista en el artículo 27.1.b) del Reglamento.»

Comentario. No se acepta. Esa salvedad estaba prevista en la citada disposición tercera para aquellos titulares que dispusieran de hasta 3 licencia antes de la entrada en vigor del Decreto 35/2012. Ahora bien, a partir de su entrada en vigor se limita la titularidad a una única licencia con independencia del municipio donde la tenga domiciliada.

- [Artículo 11.1.](#)

Anular del apartado primero del citado artículo la salvedad prevista para las cooperativas de trabajo por cuanto supone una vulneración el principio de igualdad entre personas físicas y jurídicas, debiendo quedar redactado en los siguientes términos:

«1.El título habilitante se expedirá a favor de una persona física o jurídica que no podrá ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo y hará constar el vehículo concreto que se vinculan a su explotación.»

Comentario: Se acepta suprimir dicha salvedad para las cooperativas de trabajo asociado, en aplicación del principio de igualdad ente personas físicas y jurídicas, al que se alude en la sentencias arribas referidas. En tal sentido hay que tener en cuenta que la característica distintiva de una Cooperativa de Trabajo asociado respecto de las demás cooperativas es que la relación de los socios trabajadores con la

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	7/13



cooperativa es societaria, los socios no son empresarios, no son titulares de autorizaciones de transporte, la única titular es la cooperativa. Su tratamiento es como si fuera una empresa más, por lo que hacer una salvedad con respecto a ellas, supone una diferenciación de trato normativo sin respaldo jurídico.

- [Artículo 27.1 b\) y j\)](#)

En relación con el apartado b) se suprime la cooperativa de trabajo y en cuanto al apartado j) que sé de una moratoria para disponer de dirección y firma electrónica hasta que se establezca una app pública para prestar servicios en igualdad de condiciones.

Comentario: Se acepta parcialmente No procede la moratoria en relación con dirección y firma electrónica por las razones expresadas con anterioridad.

- [Artículo 65.](#)

Se advierte del error en la redacción del apartado b) del artículo 65 en el que se hace referencia al artículo 4 en lugar del artículo 41.

Comentario: Se va a proceder a su corrección como se expresa más arriba.

5. FEDERACIÓN EMPRESARIAL ANDALUZA DEL TAXI RURAL

a) Consideraciones generales

- Que en el preámbulo de la norma se recoja que la actividad desarrollada por el taxi es un servicio público .

Comentario: Se acepta su incorporación como servicio de interés general pues como la doctrina jurisprudencial ha señalado de manera reiterada, se trata, ante todo de servicio de interés público o servicio privado de interés público o “servicio público impropio”, es decir, es una actividad sometida a intervención administrativa por su indudable trascendencia para los intereses generales y de los usuarios .

- Dotar a todo el taxi de un programa informático de localización y contratación para todo el territorio Andaluz.

Comentario: En la actualidad ya existen diversas apps de libre adscripción para los titulares de licencia que ofrecen dicho servicios de localización y contratación por su alta tecnología.

- Que se permita la recogida de pasajeros por taxis de otros municipios además de puertos y aeropuertos, en estaciones de trenes y autobuses, previa contratación del servicio.

Comentario: No se acepta por petición de la mayoría del sector del taxi.

- [Artículo 31. Características de los vehículos](#)

Que se modifique los apartados 3 y 4 del artículo 31, y se permita el aumento de plaza en los vehículos autotaxis en los en los siguientes términos:

«Los Ayuntamientos, previa consulta con el sector, podrá ampliar o disminuir el número de plazas por vehículo según las necesidades y ofertas/demanda de los ciudadanos» Como medida necesaria para mejorar la competitividad de las licencias autotaxi en los municipios rurales a la vez que se atiende las necesidades de los usuarios.

Comentario: Nos remitimos a los expresado con anterioridad.

6. ASOCIACIÓN ELIMINANDO BARRERAS.

a) Consideraciones al articulado

- [Artículo 54.2. Taxi adaptados](#)

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	8/13



- Que se aumente el porcentaje de flota de vehículos adaptados a un 10%, por resultar insuficiente el 5% previsto en el citado artículo en virtud de lo dispuesto en artículo 8 del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre,

Comentario: No procede. En el referido artículo ya se establece, al amparo de lo previsto en la normativa específica sobre accesibilidad (RD 1544/2007) que en las referidas ordenanzas se podrá exigir un porcentaje superior a 5% si se justifica su necesidad

-Que se incluya en el proyecto de decreto medidas que garanticen el buen funcionamiento de los eurotaxi, como las siguientes:

- Garantizar el servicio de eurotaxis 24 horas.: **Se acepta**

- Atender de forma prioritaria las personas con movilidad reducida:**Ya está previsto en el artículo 54. 3 del Decreto 35**

- Obligatoriedad de pertenecer a una emisora. **Se acepta**

- Obligatoriedad de atender servicio como eurotaxi por cuestión de distancia.. **Es una obligación ya contemplada en los artículos 46.2 y 47 a) del Decreto**

- Posibilidad de reservar con 24 horas de antelación. **Ya está regulado en el artículo 43.4 del del Decreto. No hay límite temporal para la precontratación del servicio.**

- Implantar un sistema que garantice que el servicio de eurotaxi llegará al lugar indicado mediante la identificación del vehículo para que éste no pueda rechazarse tras haberse confirmado. **Hay determinadas empresas prestadoras del servicio que reconocen a sus usuarios el derecho a cancelar el servicio y ello se tiene que respetar.**

- Medidas que afectan al condicionamiento del vehículo (rampas de acceso, sistema de agarre con las manos. **Se trata de medidas que afectan a la accesibilidad y están fuera del ámbito de competencia de la Consejería.**

7. FEDERACIÓN DE CONSUMIDORES Y AMAS DE CASA.(AL-ANDALUS)

a) Consideraciones Generales

- Se valora positivamente la modificación de la norma, no obstante se propone profundizar en elementos de control que garantice un mínimo de licencias en funcionamiento en determinados periodos o fecha (nocturno, fines de semana) cambiando el sistema actual por otro más garantista.

Comentario: Se acepta e incorpora en el artículo 43.3

- Que se reconozca el derecho de las personas usuarias a ser compensadas e indemnizadas en caso de que se produzcan incumplimiento de las condiciones de prestación del servicio, y de la normativa de regulación.

Comentario:Se acepta. No obstante indicar que en el artículo 55 del Decreto 35/2012, se reconoce el derecho de los usuarios a solicitar un arbitraje ante la Junta Arbitral de Transporte para solucionar las controversias relacionadas con la prestación del servicio.

- Se someta el proyecto de Decreto a informe del Consejo Andaluz del Taxi.

Comentario:El proyecto de Decreto ya ha sido sometido a audiencia de todos los organismos y asociaciones que integran el Consejo Andaluz del Taxi.

b) Consideraciones al articulado

- Artículo 27.1 k). Requisitos de las personas titulares

Se interesa modificar el contenido del apartado 1.k) en los siguientes términos:

« No tener pendiente el pago sanciones pecuniarias impuestas mediante resolución firme en vía administrativa por incumplimiento de la legislación de transportes, **y en materia de protección y defensa de las personas consumidoras.**»

Comentario: No se acepta por exceder de las competencias en materia de transporte.

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	9/13



- Artículo 34. Taxímetros e indicadores exteriores

Se considera un paso atrás la supresión del apartado 7 de la norma objeto de modificación, porque supone una merma en la protección de los derechos e intereses de los usuarios por lo que se solicita su incorporación en un nuevo apartado del precepto bajo el número 5.

Comentario: No se acepta, toda vez que ha sido anulado por el Tribunal Supremo en su Sentencia de 15 de junio de 2018.

- Artículo 39.2. Contratación global

Se propone la mejora del artículo con la inclusión de los siguientes extremos:

- La elección de esta tarifa debe ser de libre opción para el usuario. **Ya se contempla.**
- Debe reconocerse el derecho de la persona usuaria a negarse a utilizar este tipo de servicio compartido. **Como se refleja en el articulado constituye una salvedad a la regla general y por supuesto de libre elección por el usuario.**
- Respeto al coste, debe suponer un ahorro en comparación a la opción de realizar el trayecto de manera individual. **Se acepta.**
- La integración de esta tarifa no pueda afectar a los servicios solicitados en grupo. **En modo alguno esta nueva medida afecta a la concertación previa de servicios prevista en el artículo 44 del Decreto 35/2012.**
- El establecimiento de un procedimiento con carácter obligatorio mediante el cual los organismos a los que hace referencia en el precepto deban emitir el informe. **El procedimiento aplicable para la emisión de los informes es el previsto en la Ley 39/2015, LPACAP .**

- Artículo 55. Derechos

Que se incorpore un nuevo apartado al precepto bajo la letra l) con la siguiente redacción:

«A la protección de los datos personales en el ámbito de la contratación a distancia, de acuerdo con lo previsto en el Reglamento General de Protección de Datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre»

Comentario: Se acepta.

- Artículo 58. Tarifas

Se proponer la mejora del apartado 7 en los siguientes términos:

- Garantizar la efectiva participación de las organizaciones de consumidores en la fijación de las tarifas en los distintos ámbitos territoriales.
- Que se establezca una forma clara de fijación del precio de la referida tarifa, debiendo ser propuesta por el Pleno del Ayuntamiento y autorizada conforme al Decreto 365/2009.
- Que se determine a quién corresponde facilitar a los operadores y usuarios el cálculo de los precios así como el procedimiento para ello.

Comentario: No procede. El precio cerrado no supone la creación de una nueva tarifa, para su cálculo se va a tener en cuenta los parámetros utilizados para el cálculo de los trayectos a realizar conforme a las tarifas urbana que han sido aprobadas por los órganos competentes con arreglo a lo establecido en la normativa vigente sobre precios autorizados.

- Artículo 65. Infracciones graves

Se estima conveniente la inclusión de un nuevo epígrafe relativo al incumplimiento del requisito del vehículo adscrito a una licencia de taxi de no alcanzar una antigüedad superior a 10 años.

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	10/13



Comentario: No procede, porque ya está tipificado su incumplimiento en el artículo 65.b) 4º.

II. TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA.

1. OBSERVACIONES APORTADAS POR D. [REDACTED].

- En relación al Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

Le comunico mi consulta sobre un posible error al redactar la modificación en el apartado b) del artículo 65. Infracciones graves

11º La instalación del aparato lector de tarjetas de crédito, así como su utilización como medio de pago a requerimiento del usuario.

Siendo mi opinión más adecuado expresar de forma negativa:

11º La instalación del aparato lector de tarjetas de crédito, así como su no utilización como medio de pago a requerimiento del usuario.

Además también considero, si es posible, la modificación de expresar de forma negativa los puntos 4,5,6,7,8 y 9 de este mismo apartado de dicho artículo, redactado en el anterior decreto, para que así haya una mayor claridad y entendimiento.

Comentario: No procede. El motivo de que estén redactados de forma positiva obedece a que cada uno de los apartados referidos enumera las condiciones que son esenciales para el mantenimiento de la licencia o autorización. Y es en el apartado b) del artículo 65 donde se tipifica como infracción grave el incumplimiento de las mismas.

2. OBSERVACIONES APORTADAS POR FREE NOW

- Con fecha 7 de febrero y 20 de marzo de 2020 se recibe informes de Free Now en los que plantean las siguientes observaciones:

a) Consideraciones al articulado

- Artículo 16.2. Vigencia de las licencias

Se propone modificar la redacción del apartado 2 en los siguientes términos:

«Excepcionalmente los Ayuntamientos y entes competentes para el otorgamiento de las licencias de autotaxi podrán establecer, en sus Ordenanzas reguladoras del servicio o en la correspondiente convocatoria de adjudicación, condiciones especiales de duración de las licencias, previa autorización de la Consejería competente en materia de transportes, procedimiento en que se recabarán informes preceptivos y no vinculantes de las asociaciones empresariales y sindicales y de ~~personas consumidoras y usuarias más representativas implicadas~~»

Comentario: No se acoge dado que de la redacción del precepto se desprende el carácter preceptivo de los informes a recabar. Por otra parte cabe indicar que el trámite de audiencia a las asociaciones de consumidores y usuarios es necesario por razones de seguridad jurídica como colectivo afectado

- Artículo 39. Contratación global

Aplauden la propuesta del precio por plaza, no obstante sugieren modificar la redacción del apartado segundo, en los siguientes términos

«2.No obstante lo dispuesto en el punto anterior, los municipios, incluso aquéllos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y de la consejería competente en materia de transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, podrán promover, promoverán la prestación de servicios con contratación previa por plaza con pago individual, siempre que ello se encuentre contemplado en la correspondiente Ordenanza municipal, y se realice a través de cualquier medio, incluidos telemáticos, que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación, conforme a lo que se dispone

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	11/13



en el artículo 58 de este reglamento. En estos casos el informe de la Consejería competente en materia de transportes tendrá carácter vinculante.»

Comentario: Se acepta parcialmente. La audiencia a las asociaciones del sector y de los usuarios y consumidores se ha de cumplimentar por las razones expresadas con anterioridad. Por otra parte se considera razonable dejar la redacción como estaba “podrán disponer o promover”.

- Artículo 43. Paradas, obligatoriedad de determinados servicios, descansos y emisoras.

Interesan la modificación de los apartados 2 y 3 en los siguientes términos:

«2. Los vehículos en circulación no podrán tomar viajeros y viajeras a una distancia inferior a las distancias mínimas que, con tal fin, se establezcan en las ordenanzas municipales respecto a los puntos de parada establecidos en el sentido de la marcha. En puertos, aeropuertos, estaciones, recintos feriales y eventos multitudinarios, de al menos 300 personas, la recogida de viajeros y viajeras se hará siempre en los puntos de parada habilitados al efecto, con excepción de los servicios precontratados para los cuales podrán los Ayuntamientos establecer punto de recogidas alternativos.

El taxi que haya efectuado un servicio con destino a un término municipal distinto de aquel que haya expedido la licencia podrá efectuar un servicio de vuelta al municipio emisor de su licencia.

3. Los municipios establecerán, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social que, en su caso, resulte de aplicación, reglas de regularización y organización del servicio, previo informe preceptivo y no vinculante de las asociaciones representativas del sector en materia de horarios, calendarios, descansos y vacaciones. Asimismo, durante situaciones o periodos de elevada demanda del servicio de taxis, los Ayuntamientos podrán ampliar, con una anticipación mínima de 72 horas, el máximo de horas en las que los vehículos adscritos a una licencia de auto taxi puedan realizar servicios. ».

Comentario: Se acepta parcialmente. No cabe permitir en los servicios interurbanos la recogida de pasajero en el municipio de destino, dado que de conformidad con lo dispuesto en la Ley 2/2003 y el Decreto 35/2012, el inicio del servicio ha de tener lugar en el municipio donde esta domiciliada la licencia. En línea con lo expuesto, el artículo 5 de la Orden de 20 de julio de 2011, por la que se establece el régimen tarifario de los servicios interurbanos de transporte público discrecional de viajeros por carretera en vehículos de turismo, señala que los recorridos interurbanos se entenderán en circuito cerrado hasta el punto de partida por el itinerario más corto.

- Artículo 55. Derechos

Se interesa la mejora en la redacción de la letra l en los siguientes términos:

« Pagar el importe servicio prestado en efectivo, con tarjeta de crédito o a través de otros medios telemáticos, a tal efecto, los vehículos auto-taxi deberán ir provistos de un aparato lector de tarjetas de crédito»

Comentario: Se acepta e incorpora como ya se ha indicado con anterioridad.

- Artículo 58. Tarifas.

Aconsejan la implantación de esta medida mediante sistema de tarifas inteligentes, a fin de que el precio pueda adaptarse dentro de unos límites máximos a los distintos flujos de oferta y demanda, permitiendo fomentar el uso del taxi en las horas valle, En este sentido proponen la modificación del último párrafo del apartado 7 en los siguientes términos:

«En todo caso, en el módulo luminoso del vehículo se visualizará que el mismo realiza un servicio previamente contratado»

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	12/13



Comentario: En relación con el sistema de tarifas inteligentes nos remitimos a lo ya expresado en este escrito. Por su parte, en cuanto a que en el modulo luminoso se visualice que se está realizando un servicio previamente contratado no puede prosperar pues a día de hoy los luminosos se conectan a los taxímetros donde se refleja la tarifa que corresponda y no permite su disociación para determinados trayectos.

- Artículo 60.Supuestos especiales

Se propone añadir un apartado 3 al artículo 60 en los siguientes términos:

« En el caso de servicios de contratación previa con precio cerrado, no habrá obligación de puesta en marcha del taxímetro. Todo ello sin perjuicio de lo establecido en el artículo 58.7»

Comentario: Nos remitimos a lo ya expresado con anterioridad.

El Director General de Movilidad.

Fdo.:Mario Muñoz-Atanet

Código Seguro De Verificación:		Fecha	11/08/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	13/13



Expte.- 20/008

Asunto PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO

Norma DECRETO

Proponente DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD

El presente INFORME PRECEPTIVO de la Secretaría General Técnica se emite en cumplimiento de lo establecido en el artículo 45.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

1.- COMPETENCIA Y RANGO NORMATIVO.

El Reglamento de los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, tiene por objeto, de acuerdo con su artículo 1, regular los servicios de transporte público discrecional de viajeros y viajeras en automóviles de turismo, que discurren íntegramente en territorio de Andalucía.

De la memoria justificativa se deriva que desde la publicación del citado Decreto 35/2012, de 21 de febrero, se han venido produciendo cambios significativos en la realidad del mercado de transportes de este tipo de servicios, lo que junto a varios pronunciamientos judiciales que han afectado sustancialmente a su contenido, hacen preciso llevar a cabo su revisión para ajustarlos a estas modificaciones sustantivas y al mismo tiempo introducir una nueva regulación que permita la modernización y flexibilidad del sector del taxi.

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía nº 2963/2015 de 30 de diciembre, anuló los artículos 11.1, 24.1.b), 27.1.a), 27.1.c), 31.2.d), 34 y 37 y la Disposición Transitoria Tercera, apartado tercero del referido Decreto 35/2012, de 21 de febrero, en el sentido de permitir que una persona jurídica pueda ser titular de una licencia, eliminando la necesidad de prestación personal del servicio por el titular de la licencia y la exigencia de que dicho titular disponga de permiso de conducción. Asimismo, se elimina la obligatoriedad de la placa de servicio público, y todo lo concerniente a la regulación meteorológica de los aparatos taxímetros, por ser esta una competencia estatal, en virtud del artículo 149.1. 12ª de la Constitución Española.

Por otro lado, la sentencia del Tribunal Supremo nº 1018/2018, de 15 de junio, que confirmó la del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, declara también nulo el artículo 31.5 del Decreto 35/12, de 21 de febrero, que exigía que el vehículo no rebasará la antigüedad de dos años en el momento del otorgamiento inicial de la licencia. No obstante, en ejecución de las previsiones contenidas en la normativa general en materia de transporte y velando por la seguridad en el tráfico por carretera de las personas, se



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDVSAMFPJC	Fecha	25/09/2020	
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/10	



ha considerado oportuno establecer un tope máximo de antigüedad para poder seguir prestando el servicio de transporte público.

El proyecto de Decreto, tiene la pretensión de modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios de taxi, con medidas que le permitan incrementar su calidad, competitividad y sostenibilidad frente a otras alternativas de transportes. Entre dichas medidas se recoge el precio cerrado para los servicios previamente contratados, así como la contratación del servicio por plaza y cobro individual. Igualmente contiene medidas de simplificación administrativa, orientadas a impulsar la Administración electrónica, en desarrollo de las previsiones establecidas en la legislación general del procedimiento administrativo y régimen jurídico del sector público y de transporte terrestres.

Con esta nueva regulación, se persigue la adaptación de la normativa del taxi a la evolución tecnológica y de mercado, a fin de lograr un sector mas competitivo que permita mejorar la atención de los derechos de los usuarios.

En cuanto a la competencia, ésta se encuentra entre las funciones atribuidas a la Comunidad Autónoma de Andalucía en el artículo 64.1.3º de su Estatuto de Autonomía, en virtud del cual corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

Por su parte el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, atribuye a esta Consejería competencia en esta materia, en su artículo 1.b) dispone que le corresponde la competencia en materia de movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía. Los transportes terrestres, marítimos, fluviales, por cable, puertos, aeropuertos, helipuertos, y demás infraestructuras del transporte que no tengan la calificación de interés general del Estado, ordenación del transporte de mercancías y de viajeros y viajeras que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa.

Con respecto a la potestad reglamentaria, cabe señalar que el artículo 128.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, dispone que el ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde a los órganos de gobierno de las comunidades autónomas, de conformidad con lo establecido en sus respectivos estatutos. Por su parte, el Estatuto de Autonomía para Andalucía en su artículo 112, establece que corresponde al Consejo de Gobierno de Andalucía la elaboración de reglamentos generales de las leyes de la Comunidad Autónoma. En el mismo sentido la Ley 6/2006, de 24 de octubre, dispone que a propuesta de las personas titulares de las Consejerías (artículo 21.3), corresponde al Consejo de Gobierno aprobar los reglamentos para el desarrollo y ejecución de las leyes y demás disposiciones reglamentarias que procedan (artículo 27.9); y, que el ejercicio de la potestad reglamentaria corresponde al Consejo de Gobierno de acuerdo con la Constitución, el Estatuto de Autonomía y las Leyes (artículo 44.1).

En relación con el rango normativo de la disposición administrativa de carácter general proyectada, el artículo 46.2 de la citada Ley 6/2006, de 24 de octubre, dispone que adoptarán la forma de Decreto las decisiones del Consejo de Gobierno que aprueben normas reglamentarias.



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDVSAMFPJC	Fecha	25/09/2020	
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/10	



Por todo lo anterior, se obtiene un pronunciamiento favorable respecto de la competencia que se ejerce y del rango normativo utilizado.

2. - TRAMITACIÓN

El presente informe es preceptivo según el artículo 45.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, que dispone que en todo caso, los proyectos de reglamentos deberán ser informados por la Secretaría General Técnica. Se emite de conformidad con el artículo 29.1 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, que atribuye a la Secretaría General Técnica, entre otras funciones, la de asistencia jurídica a los órganos directivos de la Consejería, y, de acuerdo con el artículo 8.g) del Decreto 107/2019, de 12 de febrero, que determina que es competencia de la Secretaría General Técnica la tramitación, informe y, en su caso, preparación de disposiciones de carácter general.

En cuanto al procedimiento de elaboración del proyecto de Decreto, se ha seguido el procedimiento aplicable a los proyectos de reglamento establecido en el artículo 45 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, y en las normas complementarias o de desarrollo que imponen el cumplimiento de ciertos trámites específicos.

Igualmente se cumple con el Acuerdo de 22 de octubre de 2002, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueban Instrucciones sobre el procedimiento para la elaboración de anteproyectos de ley y disposiciones reglamentarias competencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

Además ha de tenerse en cuenta que la Ley 39/2015, de 1 de octubre, que regula la participación de la ciudadanía en el procedimiento de elaboración normativa en los artículos 127 a 133. Igualmente debe tenerse presente la interpretación contemplada en la STC 55/2018, de 24 de mayo, que resuelve el recurso de inconstitucionalidad interpuesto por el Gobierno de la Generalitat de Cataluña en relación con diversos preceptos de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Así, en su artículo 133 establece dos vías para posibilitar la participación ciudadana en la elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos, la consulta pública previa, de un lado, y un ulterior trámite de audiencia e información pública.

La primera de esas vías consiste en llevar a cabo una consulta pública, con carácter previo a la elaboración del texto normativo, a través del portal web de la Administración competente, con el fin de recabar la opinión de los destinatarios potencialmente afectados por la norma. Y la segunda, se trata de cumplimentar el trámite de audiencia e información pública, una vez elaborado el anteproyecto o proyecto normativo, que en el caso de que afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, se publicará el texto en el mismo portal web, todo ello sin perjuicio de recabar directamente la opinión de las organizaciones o asociaciones que las representen.

En interpretación del artículo 133.1 y 4, a la luz de la citada sentencia del Tribunal Constitucional, se colige que son normas con parecido tenor que pueden reputarse bases del régimen jurídico de las Administraciones públicas (art. 149.1.18 CE), aplicables en cuanto tales a la elaboración de reglamentos autonómicos.

Por su parte, la Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía, vino a atribuir al Portal de la Junta de Andalucía, creado por el Decreto 72/2003, de 18 de marzo, de Medidas de Impulso de la Sociedad del Conocimiento en Andalucía, la cualidad de medio para poner a disposición de la ciudadanía toda clase de servicios e informaciones relacionadas con la Comunidad Autónoma de Andalucía de manera totalmente gratuita, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa reguladora de la



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDVSAMFPJC	Fecha	25/09/2020	
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	3/10	



información y atención a la ciudadanía y la tramitación de procedimientos administrativos por medios electrónicos.

Con tales antecedentes, mediante Acuerdo de 27 de diciembre de 2016, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para habilitar la participación pública en el procedimiento de elaboración normativa a través del portal de la Junta de Andalucía, se ha acordado establecer en el mencionado portal un Punto de Acceso para hacer efectivas la consultas, audiencia e información pública.

Como consecuencia de la tramitación de este proyecto de Decreto, la Dirección General de Movilidad lo remite a la Secretaría General Técnica para informe preceptivo mediante ECO/2020/199619, de fecha 13 de agosto de 2020, y donde constan los siguientes **documentos**:

- **Consulta Pública Previa.** Mediante Resolución de la Dirección General de Movilidad, de fecha 29.11.2019, el proyecto de Decreto se sometió al trámite de consulta pública durante el plazo de 15 días hábiles, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.
- **Acuerdo de inicio**, de fecha 16.01.2020, de la persona titular de la Viceconsejería, a los efectos del artículo 45.1.a) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía y, conforme a la Orden de 11 de junio de 2019 por la que se delegan competencias en diversos órganos de la Consejería, en el titular de la Viceconsejería de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico y se determina la composición de las mesas de contratación, las comisiones técnicas y las oficinas de supervisión de proyectos.
- **Memoria Justificativa** sobre la necesidad y oportunidad del proyecto, de 15.01.2020, de conformidad con el artículo 45.1.a) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, de adecuación de la norma a los **principios de buena regulación** en los procedimientos de elaboración de normas de la Junta de Andalucía, de conformidad con lo establecido en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y de **valoración de las cargas administrativas**.
- **Memoria Económica**, de 15.01.2020.
- **Informe de Evaluación del Impacto de Género**, de 15.01.2020, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6.2 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía y en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género.
- **Memoria justificativa sobre la evaluación del enfoque sobre los Derechos de la Infancia**, de 15.01.2020, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 103/2005, de 19 de abril, por el que se regula el Informe de evaluación del enfoque de derechos de la Infancia en los Proyectos de Ley y Reglamentos que apruebe el Consejo de Gobierno.
- **Documentos Anexo I y Anexo II, sobre los criterios para determinar la incidencia del proyecto de norma en la competencia efectiva, unidad de mercado y actividades económicas**, de fecha 14.01.2020, con resultado positivo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 3.i) de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía y en la Resolución de 19 de abril de 2016, del Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía, por la que se aprueban los criterios para determinar la incidencia de un proyecto normativo en la competencia efectiva, unidad de mercado y actividades económicas.
- **Informe del Consejo de defensa de la Competencia de Andalucía** de fecha 06.03.2020



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDV SAMFPJC	Fecha	25/09/2020
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	4/10



- **Trámite de audiencia a la ciudadanía.** Mediante Resolución de la Dirección General de Movilidad, de fecha 20.01.2020, el proyecto se sometió al trámite de audiencia a la ciudadanía por plazo de 7 días, a través de las entidades y organizaciones que representan sus intereses, al objeto de que pudieran exponer su parecer razonado y realizar las alegaciones que estimasen por convenientes, de conformidad con lo previsto en el artículo 45.1 c) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Dicho trámite de audiencia se realizó a través de las siguientes entidades: Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, Asociación Foro Taxi Libre, Asociación Élite Taxi Sevilla, Confederación del Taxi Costa del Sol, Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi, Unión Asociaciones de Taxistas Andaluces, Federación Empresarial Andaluza del Taxi Rural, Federación de Asociaciones de Consumidores y Usuarios de Andalucía, Federación de Consumidores Al-Andalus, Federación Andaluza de Municipios y Provincias, Auto VTC Andalucía, Unagratur, Unión General de Trabajadores, Comisiones Obreras de Andalucía.
- **Informe de 11.08.2020, de valoración de las observaciones** de los informes preceptivos. En dicho informe se indican cuáles de las observaciones han sido aceptadas, y por tanto incorporadas al texto del proyecto de Decreto, y aquellas que no han sido admitidas, justificando las decisiones al respecto.
- **Informe de 11.08.2020, de Valoración de las observaciones** y alegaciones recibidas durante el trámite de audiencia e información pública. En el mismo se indica cuales son las observaciones aceptadas e incorporadas al texto del proyecto normativo, y los argumentos de las que no han sido incorporadas.

También constan los siguientes **informes preceptivos**:

- **Informe de la Dirección General de Presupuestos**, de fecha 30.01.2020 conforme a lo establecido en el artículo 4 del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera.
- **Observaciones de la Unidad de Igualdad de Género**, de fecha 27.01.2020, conforme a la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía y el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género.
- **Informe de la Secretaria General para la Administración Pública**, de fecha 07.02.2020, conforme a lo dispuesto en el artículo 2.c) del Decreto 260/1998, de 2 de agosto, por el que se desarrollan atribuciones para la racionalización administrativa de la Junta de Andalucía, y del artículo 5.3º n) del Decreto 99/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior.
- **Informe del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales**, de fecha 04.03.2020, de conformidad con lo establecido en el artículo 57.2 de la Ley 5/2010 de 11 de junio de Autonomía Local de Andalucía y artículos 2 y 3.1 del Reglamento de funcionamiento del Consejo andaluz de Gobierno Locales aprobado por Decreto 263/2011 de 2 de agosto.



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDVSAMFPJC	Fecha	25/09/2020
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	5/10



- **Informe del Consejo de las Personas Consumidoras y Usuaris de Andalucía** de 19.02.2020 , de conformidad con lo establecido en el artículo 10.1.b) del Decreto 58/2006, de 14 de marzo, por el que se regula el Consejo de los Consumidores y Usuarios de Andalucía.
- **Informe de la Dirección General de Tributos, Financiación, Relaciones financieras con las Corporaciones Locales y Juego**, de fecha 14.07.2020.

En relación con la tramitación del proyecto se recuerda:

- **Informe del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía.** Deberá solicitarse el preceptivo informe del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía sobre el proyecto de decreto, según los artículos 45.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, y 78.2.a) del Reglamento de Organización y Funciones del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía y del Cuerpo de Letrados de la Junta de Andalucía, aprobado por el Decreto 450/2000, de 26 de diciembre.
- **Dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía.** Deberá someterse a dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía, artículo 17.3 de la Ley 4/2005, de 8 de abril, del Consejo Consultivo de Andalucía.

El proyecto normativo sometido al presente informe, con carácter general, se puede considerar que se ajusta respecto a la documentación y a su tramitación a la legislación sectorial aplicable y al ordenamiento jurídico general.

3. - ESTRUCTURA Y CONTENIDO.

3.1.-Estructura.

El borrador de Decreto consta de:

- Una parte expositiva, justificativa de la necesidad de dictar la presente norma.
- Una parte dispositiva que consta de dos artículos:
 - El primero de los artículos, se denomina: *“Artículo 1. Modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012 de 21 de febrero”*, contiene 22 apartados, y las siguientes disposiciones: 1 disposición derogatoria; 4 disposiciones transitorias; y 2 disposiciones finales.
 - El segundo de los artículos, denominado *“Artículo 2. Modificación de la Orden de 23 de julio de 2014, por la que se regula el procedimiento de autorización del aumento de la capacidad de las autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de auto-taxi”*, tiene dos apartados, uno en el que modifica el artículo 4.1 y, otro en el que modifica el artículo 4.3.b).

3.2.- Contenido

El presente informe se efectúa al texto de proyecto de decreto de referencia VERSIÓN 10.08.2020 remitido por la Dirección General de Movilidad, junto con la documentación indicada anteriormente.

En relación con la forma y estructura del proyecto, con carácter general se han observado las Directrices de técnica normativa, aprobadas por el Acuerdo del Consejo de Ministros, de 22 de julio de



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDVSAMFPJC	Fecha	25/09/2020	
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	6/10	



2005, publicado en el Boletín Oficial del Estado n.º 180, de 29 de julio de 2005, por Resolución de la Subsecretaría del Ministerio de Presidencia de 28 de julio de 2005. El objetivo de las citadas Directrices de técnica normativa, es lograr un mayor grado de acercamiento al principio constitucional de seguridad jurídica, mediante la mejora de la calidad técnica y lingüística de todas las normas de origen gubernamental con la homogeneización y normalización de los textos de las disposiciones.

No obstante, se formulan las siguientes observaciones de carácter general:

1ª.- En relación con las disposiciones normativas modificativas, como ocurre en el presente caso, la directriz de técnica normativa número 50, establece su carácter restrictivo, ya que como norma general, es preferible la aprobación de una nueva disposición a la coexistencia de la norma originaria y sus posteriores modificaciones, por lo que las disposiciones modificativas deber utilizarse con carácter restrictivo. Dadas las modificaciones tan extensas que se proponen, se sugiere que se valore una norma completa de sustitución.

2ª.- Por otro lado, y conforme a la directriz numero 52, debe evitarse las modificaciones múltiples, que son aquellas en las que una misma norma, como el proyecto sometido a consideración, modifica a varias normas. El fundamento de ello radica en que las modificaciones múltiples alteran el principio de división material del ordenamiento y perjudican el conocimiento y localización de las disposiciones modificadas. En este caso, el proyecto de Decreto, modifica el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, y, la Orden de 23 de julio de 2014, por la que se regula el procedimiento de autorización del aumento de la capacidad de las autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de auto-taxi.

En cuanto a la modificación de la citada Orden de 23 de julio de 2014 mediante el Decreto propuesto, sería necesaria su justificación dado que se trata de dos tipos de procedimientos de iniciativa legislativa con diferentes trámites y órganos competentes para su aprobación.

Se propone que en la parte expositiva o preámbulo de la norma, se justifiquen las razones que han llevado a la modificación de la citada Orden de 23 de julio de 2014 por dicho Decreto.

3ª.-En cuanto a la estructura del proyecto de Decreto, la modificaciones que se pretenden abarcan al propio Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los servicios de transporte público de viajeros y viajeras en automóviles de turismo, así como al Reglamento de los servicios de transporte público de viajeros y viajeras en automóviles de turismo, circunstancias que se entremezclan y no quedan bien definidas en el texto propuesto y que se reflejan por ejemplo el apartado uno del artículo 1.

El citado apartado uno resulta confuso ya que, si bien el artículo 1. en el que se engloba este apartado, se refiere a la Modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, mediante este apartado no se modifica el citado Reglamento, sino la Disposición Transitoria tercera del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el citado Reglamento.

4ª.- Asimismo, se sugiere que se revisen las disposiciones de la parte final del texto (disposición derogatoria única, las 4 disposiciones transitorias, y las 2 disposiciones finales) que son propias del nuevo decreto, con las disposiciones de la parte final del que resulta modificado (disposición adicional única, 5 disposiciones transitorias, disposición derogatoria única y dos disposiciones finales), sería necesario



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDVVSAMFPJC	Fecha	25/09/2020	
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	7/10	



clarificar cuales son del modificado y cuales del que modifica, por ejemplo como sucede con las 4 disposiciones transitorias.

5ª.- Criterios de redacción y lingüísticos: Se sugiere una revisión de la norma proyectada con la finalidad de adaptarla en mayor medida a los criterios y recomendaciones de redacción de técnica normativa. De este modo, y de conformidad con la directriz 102, la redacción del texto seguirá las normas gramaticales y ortográficas de la Real Academia Española y su Diccionario. En este sentido, se recomienda revisar, en todos los párrafos, los signos de puntuación, ortografía, tamaño y formato de fuente y espaciado de textos.

Observaciones de Carácter Especifico

A) Titulo.

La norma se titula “*Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de Febrero.*” Sin embargo, mediante el citado proyecto, también se pretende la modificación de la “*Orden de 23 de julio de 2014, por la que se regula el procedimiento de autorización del aumento de la capacidad de las autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en vehículos de auto-taxi.*”

Conforme a la Directriz de técnica normativa nº 53, el titulo de una disposición modificativa indicará que se trata de una disposición de esta naturaleza, así como el titulo de las disposiciones modificadas.

B) Parte expositiva.

Por lo que se refiere a la parte expositiva del proyecto de Decreto, se sugiere conforme a lo dispuesto en la directriz número 80, que se refiere a la *primera cita y citas posteriores*, que la primera cita, tanto en la parte expositiva como en la parte dispositiva, debe realizarse completa y podrá abreviarse en las demás ocasiones señalando únicamente tipo, número y año, en su caso, y fecha.

En este sentido, cuando se menciona el artículo 31.5, no sigue después la cita de la norma completa. Con respecto a la referencia que se hace a la Constitución, conforme a la directriz numero 72, la cita debe realizarse siempre con su nombre “*Constitución Española*”. La referencia que se hace al Estatuto de Autonomía, deberá hacerse al “*Estatuto de Autonomía para Andalucía*”. Conforme a la directriz numero 73, la cita que se hace a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, deberá completarse de la siguiente manera: “*Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*”.

En la fórmula promulgatoria la expresión “*Dispone*”, deberá sustituirse por “*Dispongo*”, conforme al contenido de la directriz número 16.

B) Parte dispositiva.

1.- Conforme, a la directriz numero 54, la unidad de división de las normas modificativas será normalmente el *artículo*, que se numerarán con ordinales escritos en letras, no en cifra, y se destacaran tipográficamente, es decir, Artículo primero; Artículo segundo....etc.



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDVSAMFPJC	Fecha	25/09/2020
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	8/10



De otro lado, la directriz número 42, relativa a las *disposiciones finales*, dispone que las disposiciones finales incluirán “los preceptos que modifiquen el derecho vigente, cuando la modificación no se objeto principal de la disposición...”.

Por lo que se propone que el proyecto de Decreto se estructure conforme a lo que disponen dichas directrices.

Igualmente se sugiere que se modifique o suprima la frase “*El Reglamento de los Servicios de Transportes Público.....queda redactado como sigue*”, en tanto que no se realiza una modificación total del Reglamento.

2.- Uno. Mediante este apartado, se suprime el inciso inicial del apartado 3 de la Disposición transitoria tercera del Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

Conforme a la directriz numero 40, las disposiciones transitorias deben delimitar de forma precisa su aplicación temporal. En base a ello, en el citado apartado 3 de la Disposición transitoria tercera deberá concretarse expresamente a partir de cuando se dispondrá del plazo de 15 meses para transmitir las licencias.

3.- Con carácter general, respecto al articulado del texto debe cumplirse lo dispuesto en las Directrices 26 a 33:

a).- En las modificaciones del articulado se propone utilizar la siguiente formula:

Se modifica el artículo(apartado .. del artículo) que queda redactado en los siguientes términos:

A continuación se concreta el numero del artículo y su título y el texto o el apartado del artículo modificado.

A modo de ejemplo: Dos. Se modifica el apartado 1 del artículo 11, que queda redactado en los siguientes términos:

Artículo 11. Titularidad.

1. El título habilitante se expedirá.....

b).- Con respecto a la supresión de los artículos, no es necesario añadir que se queda sin contenido. Ejemplo: Cinco. Se suprime la letra b) del artículo 24.1.

c.- Conforme a la directriz número 61, al modificarse varios apartados o párrafos, el contenido del artículo deberá reproducirse íntegramente, a título de ejemplo, se sugiere revisar la modificación de los artículos 31 y 43, (apartados nueve y quince).

d.- La directriz 30 dispone que los artículos no deben ser excesivamente largos, aconsejando que no tengan mas de cuatro apartados. Igualmente los excesos de divisiones dificulta la comprensión del artículo, por lo que resulta mas adecuado transformarlo en nuevos artículos. Se propone revisar los artículos en dicho sentido.

4.- En el apartado cuatro, relativo al artículo 23.2, se transcribe el texto actualmente vigente, aparentemente sin modificación alguna.



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDVSAMFPJC	Fecha	25/09/2020	
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	9/10	



5.- En el apartado trece, seguramente por error, se repite en el texto el párrafo 2 del artículo 39. Deberá aclararse este extremo.

6.- En el apartado dieciséis, se propone utilizar la siguiente fórmula:
Se modifican las letras f) y m) del artículo 48.1 y se añade una nueva letra n), que queda redactado en los siguientes términos:

f) Hojas de quejas y reclamaciones.....

En igual sentido en los apartados diecisiete, dieciocho y diecinueve.

7.- El contenido de la disposición final primera, relativo a la *“Adaptación de las Ordenanzas Municipales”*, en el que se establece que éstas se deben adaptar en el plazo de seis meses, es propio de una Disposición Transitoria, todo ello de acuerdo con lo dispuesto en la directriz n.º 40, relativa a las disposiciones transitorias.

8.- El proyecto de Decreto no contiene ninguna disposición relativa a su entrada en vigor, de acuerdo con la directriz n.º 42, las reglas sobre la entrada en vigor de la norma deberá ubicarse en una disposición final.

4.- CONCLUSIÓN.

Por lo expuesto, se informa favorablemente el presente proyecto de Decreto conforme a lo previsto en el artículo 45.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, sin perjuicio de las observaciones realizadas al respecto en este informe y del contenido de los informes preceptivos, así como de su adecuada tramitación de acuerdo con lo expuesto en el apartado 2 del mismo, salvo mejor criterio jurídico o técnico por razón de la materia.

Sevilla, a la fecha de la firma electrónica
El Asesor Técnico
Fdo.: Manuel Sánchez Mateos

Vº Bº
LA JEFA DEL SERVICIO DE LEGISLACIÓN
Fdo.: Ana Mª Vázquez Gómez

Conforme
LA SECRETARIA GENERAL TÉCNICA
Fdo: Maria Rosario de Santiago Meléndez



Código Seguro De Verificación:	BY574TWHNFC533NLE94MJDVSAMFPJC	Fecha	25/09/2020	
Firmado Por	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ MANUEL JOAQUIN SANCHEZ MATEOS			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	10/10	



INFORME SSCC 2020/122 PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

Disposiciones de carácter general. Decreto. Transporte. Viajeros.

Remitido por parte del Ilmo. Sr. Director General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, proyecto de Decreto referenciado para su informe, conforme al artículo 78.2.a) del Reglamento de Organización y Funciones del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía y del Cuerpo de Letrados de la Junta de Andalucía, aprobado por Decreto 450/2000, de 26 de diciembre, se formulan los siguientes:

ANTECEDENTES

ÚNICO.- Con fecha de octubre de 2020 se ha recibido en los servicios centrales del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía, petición de informe sobre el proyecto de Decreto referenciado, adjuntándose el expediente.

CONSIDERACIONES JURÍDICAS

PRIMERA.- El objetivo del proyecto de Decreto, sería modificar el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, a fin de adaptar su contenido a los pronunciamientos jurisdiccionales que habrían anulado algunos de sus preceptos (Stc TSJ de Andalucía, Málaga, Sala de los Contencioso-administrativo, Sección 1ª, 2963/2015, de 30 de diciembre y STS 1018,2018, de 15 de junio), así como adoptar una serie de medidas tendentes a modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios, y simplificar o agilizar los procedimientos administrativos relacionados con los mismos. Todo ello siguiendo la Parte Expositiva del proyecto de Decreto que nos ocupa.

SEGUNDA. En relación con las competencias de la Comunidad Autónoma en cuya virtud se ampararía el proyecto de Decreto, cabría traer a colación los siguientes preceptos del Estatuto de Autonomía para Andalucía aprobado por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo.


Así cabría invocar aquí, con carácter preferente, el artículo 64 del Estatuto de Autonomía para Andalucía aprobado por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, en adelante EAA, conforme al cual:

“Artículo 64. Transportes y comunicaciones

1. Corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre:

(...)

3ª Transportes terrestres de personas y mercancías por carretera, ferrocarril, cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la infraestructura sobre la que se desarrolle.

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020	
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	1/13	

El Tribunal Constitucional habría tenido ocasión de pronunciarse acerca de la relevancia del elemento territorial a los efectos de la delimitación de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas en relación con el transporte terrestre.


En este sentido, conforme a la STC 118/1996, de 27 de junio, RTC 1996/118:

“En cuanto a la delimitación del ámbito material que engloba el concepto de transporte utilizado en los arts. 148.1.5 y 149.1.21 CE, el Tribunal ha manifestado que «el núcleo fundamental de la materia de transporte lo constituyen las actividades públicas relativas a la ordenación de las condiciones en las que se presta el servicio de traslado o desplazamiento de personas o mercancías. El objeto fundamental de esta materia es la acción de traslado de personas o cosas de un lugar a otro» (STC 203/1992 [RTC 1992\203]), fundamento jurídico 2.º).

Sobre la distribución de competencias en materia de transporte por carretera que se contiene en los arts. 149.1.21 y 148.1.5 CE, y en los preceptos pertinentes de los Estatutos de Autonomía, el Tribunal ha declarado que el criterio territorial se configura como elemento esencial en el sistema de distribución de competencias de transportes terrestres, ya que los preceptos citados toman como punto de referencia central el que los itinerarios se desarrollen o no íntegramente en el territorio de las Comunidades Autónomas (SSTC 86/1988 [RTC 1988\86], fundamento jurídico 3.º y 180/1992 [RTC 1992\180], fundamento jurídico 3.º). Así, pues, el criterio territorial del radio de acción del transporte resulta decisivo, de modo que la competencia exclusiva a la que se refieren el art. 148.1.5 CE y los correspondientes preceptos de los Estatutos de Autonomía que la han asumido «es para los transportes cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad, pues la atribución de competencia exclusiva (...) sólo cabe en la medida en que ese transporte no transcurra, además de sobre el territorio de la Comunidad Autónoma de que se trate, sobre el de otra u otras Comunidades Autónomas, pues en este caso su ordenación es competencia exclusiva del Estado (art. 149.1.21 CE)» (SSTC 53/1984, fundamento jurídico 7.º y STC 180/1992, fundamento jurídico 3.º, que reiteran la doctrina de las SSTC 37/1981, fundamento jurídico 1.º y 97/1983 [RTC 1983\97], fundamento jurídico 4.º). Si bien, se ha precisado, desde la STC 37/1981, en relación con la Ley del Parlamento Vasco 3/1981 (LPV 1981\201), sobre Centros de Contratación de cargas en transporte terrestre de mercancías, que la limitación territorial de las competencias de las Comunidades Autónomas no puede significar, en modo alguno, que sus actos no puedan producir consecuencias de hecho en otros lugares del territorio nacional.

De ello se desprende, como consecuencia inmediata, especialmente trascendente en el presente caso, que el Estado no puede incidir sobre la ordenación de los transportes intracomunitarios, excepto cuando se halle habilitado para hacerlo por títulos distintos del transporte (vgr., SSTC 179/1985, fundamento jurídico 2.º y 203/1992, fundamentos jurídicos 2.º y 3.º).

Finalmente, el Tribunal ha subrayado la diferencia existente, en el sistema de distribución competencial diseñado por la Constitución, entre las competencias normativas y

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020	
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	2/13	

las competencias de ejecución de la legislación estatal, en materia de transportes por carretera; ya que, ha dicho el Tribunal, si desde el punto de vista de las competencias normativas el criterio del territorio debe aplicarse con rigidez («desarrollo íntegro» del transporte en el territorio), las competencias de ejecución de la legislación estatal en la materia quedan, sin embargo, en cierto sentido, desconectadas de dicho criterio, para permitir su efectiva titularidad autonómica, aun cuando el transporte de mercancías o viajeros no discorra íntegramente por el territorio de la Comunidad Autónoma, bastando con que tenga su origen y término en el territorio de ésta (STC 86/1988, fundamento jurídico 3.º). “

Como ya destacó el Consejo Consultivo de Andalucía, en su Dictamen 56/2012, de 7 de febrero, sobre el proyecto de Decreto que aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía, cabría citar aquí otros títulos competenciales, por ejemplo, el relativo a la defensa de los derechos de los consumidores y usuarios (artículo 58.2.4º del EAA) o el relativo a las relaciones entre las instituciones de la Junta de Andalucía y los entes locales, así como las técnicas de organización y de relación para la cooperación y la colaboración entre los entes locales y entre éstos y la Administración de la Comunidad Autónoma [artículo 60.1 a) del EAA].

Finalmente haremos referencia a las competencias de la Junta de Andalucía en materia de régimen jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma y Procedimiento Administrativo Común [artículo 47.2 1º y 2º del EAA].


De acuerdo con tales previsiones la Comunidad Autónoma dispondría de competencias suficientes pues para adoptar el proyecto de Decreto que nos ocupa.

TERCERA.- Por lo que se refiere al marco normativo en el que se encuadraría el presente proyecto, en el ámbito estatal cabría aludir a la normativa en materia de transportes terrestres, si bien ello en la medida en que la misma habría sido declarada aplicable directamente a los transportes de competencia autonómica o intracomunitarios, así por ejemplo, los artículos 3 y 4 del a Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación del Transporte Terrestre, siendo de aplicación supletoria, conforme al artículo 149.3 de la Constitución Española, en lo restante. En análogos términos cabría así hacer referencia al Real Decreto 1211/1990, de 28 de Septiembre, que aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes y el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo de 1979, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes Automóviles Ligeros.

Igualmente cabría aludir a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, que , de acuerdo con su Exposición de Motivos, extendería su aplicación también al sector del transporte, expresamente excluido sin embargo de la precedente Ley 17/2009, de 23 de Noviembre, de Acceso a las actividades y servicios y su ejercicio.

Así siguiendo dicha Exposición de Motivos:

En el contexto actual, esta Ley busca establecer los principios y normas básicas que, con pleno respeto a las competencias de las Comunidades Autónomas y de las Entidades

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020	
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	3/13	

Locales, garanticen la unidad de mercado para crear un entorno mucho más favorable a la competencia y a la inversión, facilitando que los agentes económicos puedan beneficiarse de las ganancias de una mayor dimensión en términos de productividad y costes, en favor de la creación de empleo y de crecimiento, y en beneficio último de los consumidores y usuarios que tendrán un mayor acceso a productos y servicios de calidad. Todas las Administraciones Públicas observarán los principios recogidos en esta Ley, en todos sus actos y disposiciones y para todas las actividades económicas, y especialmente en aquellas actividades que, bien por su carácter estratégico (telecomunicaciones, energía, transportes) bien por su potencial para la dinamización y el crecimiento económico (distribución comercial, turismo, construcción, industrias creativas y culturales, alimentación, sector inmobiliario, infraestructuras) resultan de especial relevancia para la economía.

En la elaboración de esta Ley se ha tenido en cuenta la experiencia recabada durante el proceso de transposición de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006 (LCEur 2006, 3520) , relativa a los servicios en el mercado interior, también conocida como «Directiva de Servicios», proceso en el que se incorporaron al ordenamiento jurídico español, a través de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre (RCL 2009, 2256) , sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, una serie de principios básicos para la libre circulación, en especial el principio de eficacia nacional de los medios de intervención administrativa. La Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sienta un precedente en materia de unidad de mercado para el sector servicios que se considera debe extenderse a todas las actividades económicas. Así, esta Ley se aplicará también a los sectores expresamente excluidos de la Directiva de Servicios (como por ejemplo las comunicaciones electrónicas; el transporte, las empresas de trabajo temporal, la seguridad privada, etc.) y a la circulación de productos. Asimismo, se ha tenido en cuenta la profusa jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea sobre los principios básicos establecidos en esta Ley. En particular, en relación con los principios de necesidad y proporcionalidad, el principio de eficacia nacional y el principio de no discriminación. ”


En el ámbito autonómico, cabría aludir fundamentalmente a la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, cuyo desarrollo reglamentario constituiría el objeto del proyecto de Decreto que nos ocupa. En particular, cabría aludir a su Título II (artículos 14 a 18) relativo al Transporte de Viajeros en Automóviles de Turismo.

Por todos, cabría transcribir, a continuación, los siguientes preceptos, por ejemplo, :

Artículo 14. Licencias de autotaxi

1. La prestación de servicios de transporte urbano de viajeros en automóviles de turismo de hasta nueve plazas, incluido el conductor, precisará la previa obtención de la correspondiente licencia otorgada por el Ayuntamiento o, en su caso, por el ente que resulte competente en el supuesto de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta a las que se refiere el artículo 18 de esta Ley. Dichas licencias corresponderán a una categoría única denominándose licencias de autotaxis.

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	4/13



2. Los servicios de transporte en automóviles de turismo se autorizarán, como norma general, para cinco plazas incluido el conductor, y tendrán carácter discrecional, debiéndose realizar, con la salvedad prevista en el apartado siguiente, mediante la contratación global por el transportista de la capacidad total del vehículo.

3. No obstante, en aquellos casos en que se justifique suficientemente que la demanda de transporte no se encuentra debidamente atendida con los servicios de transporte regular y discrecional existentes en el municipio de que se trate, la licencia municipal y, en su caso, la autorización de transporte interurbano podrán otorgarse para vehículos de capacidad superior a cinco plazas, incluido el conductor, e incluso admitirse la contratación por plazas con pago individual. Reglamentariamente se determinarán los supuestos en los que procede la autorización de cobro por plaza con pago individual, el aumento de plazas y el procedimiento a seguir al efecto.

Artículo 15. Régimen jurídico de las licencias de autotaxi

1. Para la realización de transportes discretionales en automóviles de turismo será preciso, como regla general y salvo lo dispuesto en los apartados siguientes, obtener simultáneamente la licencia municipal que habilite para la prestación de servicios urbanos y la autorización que habilite para la prestación de servicios interurbanos.

2. El régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano en vehículos de turismo, así como el de prestación del servicio en el municipio, se ajustará a sus normas específicas, establecidas mediante la correspondiente Ordenanza Municipal, de acuerdo con la normativa autonómica y estatal en la materia.


3. Sólo podrán otorgarse licencias municipales sin el otorgamiento simultáneo de la correspondiente autorización de transporte interurbano, cuando en el correspondiente expediente quede suficientemente acreditada la necesidad y rentabilidad del servicio con carácter estrictamente urbano.

En este supuesto no podrá otorgarse al titular de la licencia municipal autorización de transporte interurbano hasta que hayan transcurrido cinco años desde el otorgamiento de aquella, siendo en todo caso exigible la debida justificación de la procedencia de dicho otorgamiento.

4. Podrán otorgarse autorizaciones para la prestación de servicios interurbanos aun cuando el municipio no otorgue simultáneamente la correspondiente licencia municipal cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

a) Que haya sido denegada, o no haya recaído resolución expresa en el plazo de tres meses a partir de la petición, la correspondiente licencia municipal de transporte urbano.

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	5/13



b) *Que los vehículos estén residenciados en núcleos de población de menos de 5.000 habitantes.*

c) *Que el número de vehículos residenciados en el municipio de que se trate, provistos de la preceptiva licencia de transporte urbano y autorización de transporte interurbano, sea insuficiente para satisfacer adecuadamente las necesidades públicas de transporte interurbano, debiendo quedar dicha circunstancia plenamente justificada en el expediente.*

5. *La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano o de la autorización de transporte interurbano conllevará la cancelación de la otra licencia o autorización que debe acompañarla, salvo en los casos en que, dándose las circunstancias previstas en los apartados 3 y 4 de este artículo, la Administración competente sobre éstas decida expresamente su mantenimiento.*

No se aplicará lo previsto en este apartado cuando se pierda por falta de visado la autorización habilitante para transporte interurbano.

6. *Para el otorgamiento simultáneo de las licencias de transporte urbano y de las autorizaciones de transporte interurbano y para la apreciación de los supuestos en los que tal otorgamiento no procede conforme a los apartados 3 y 4 de este artículo, se seguirá el procedimiento que reglamentariamente se determine.*

7. *Reglamentariamente, la Comunidad Autónoma, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte, podrá establecer normas sobre las siguientes materias:*


a) *Predeterminación del número máximo de licencias de autotaxis en cada uno de los distintos municipios, en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos, teniendo en cuenta los estudios técnicos municipales que valoren la necesidad y conveniencia de ampliar o no el número de licencias.*

b) *Transmisión de las licencias municipales y forma de llevarla a efecto, pudiéndose establecer limitaciones a dicha transmisión, así como las normas para el ejercicio de los derechos de tanteo y retracto a favor de las Administraciones que las otorgan.*

c) *Posibilidad de establecimiento de límites en la vigencia de las licencias municipales.*

d) *Posibilidad de establecimiento de un régimen de incompatibilidades de los titulares de las licencias o límites en el número de conductores.*

e) *Cualquier otra materia que afecte al otorgamiento, modificación o extinción de las licencias, así como al régimen de prestación de los servicios."*

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020	
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	6/13	

CUARTA.- En cuanto a la estructura, que razonamos correcta, el proyecto de Decreto consta de un artículo único, con veintidos apartados, una Disposición Adicional, Cinco Disposiciones Transitorias, una Disposición Derogatoria y dos Disposiciones Finales.

QUINTA.- Entendemos que se ha cumplimentado hasta ahora la tramitación procedimental prevista con carácter general, para la elaboración de los reglamentos, en el artículo 45 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de lo indicado a a continuación.

5.1.- A tenor de lo dispuesto en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, *“En el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria, las Administraciones Públicas actuarán de acuerdo con los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia, y eficiencia. En la exposición de motivos o en el preámbulo, según se trate, respectivamente, de anteproyectos de ley o de proyectos de reglamento, quedará suficientemente justificada su adecuación a dichos principios”*.

Respecto a dicha exigencia, se ha pronunciado el Consejo Consultivo de Andalucía en Dictamen n.º 242/2017, de 16 de mayo, indicando lo siguiente:


“(…) el Consejo Consultivo echa en falta una memoria justificativa en la que expresamente se valore el cumplimiento de los principios de buena regulación aplicables a las iniciativas normativas de las Administraciones Públicas (…) El artículo 129 de la Ley 39/2015 dispone que en la exposición de motivos o en el preámbulo, según se trate, respectivamente, de anteproyectos de ley o de proyectos de reglamento, quedará suficientemente justificada su adecuación a dichos principios. Sin embargo, dicha declaración no es una pura formalidad, sino que debe guardar coherencia con la documentación obrante en el expediente, en la que debe quedar constancia del análisis del cumplimiento de dichos principios. En este caso, como se indica en el anterior fundamento jurídico, no existe una memoria o documento equivalente que permita considerar efectuado dicho análisis y, por ende, resulta cuestionable la declaración que se formula en la exposición de motivos”.

En el presente caso, en la Memoria Justificativa relativa a la necesidad del proyecto normativo se incluiría referencia al cumplimiento de los principios referenciados, siendo recomendable reforzar en la Parte Expositiva del proyecto de Decreto la motivación o justificación relativa al cumplimiento de los principios enumerados en el artículo 129 de la ley 39/2015, de 1 de octubre, más allá de la mera reproducción de lo prescrito, en relación con los mismos, en el propio artículo 129.

5.2.- No figuraría incorporado al expediente *“una valoración de las cargas administrativas derivadas de la aplicación de la norma para la ciudadanía y las empresas.”*, en los términos contemplados por el artículo 45.1 a) de la Ley 6/2006, de 24 de Octubre, de Gobierno de Andalucía.

5.3.-Consideramos especialmente relevante que, de acuerdo con lo previsto en el artículo 45.1.c) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, se motive debidamente en el expediente el procedimiento escogido para articular el trámite de audiencia así como el que dicho trámite de audiencia a la

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	7/13



ciudadanía, cuyos derechos e intereses legítimos se han considerado afectados por el decreto proyectado, se haya conferido precisamente a través de cada una de las entidades reconocidas por la Ley que constan en el mismo, en cuanto se considere que la agrupen o la representen y que sus fines guardan relación directa con el objeto de la disposición.

5.4.- El informe del Consejo Andaluz de los Gobiernos Locales de 4 de Marzo de 2020 que figura incorporado al expediente, no habría sido acogido exactamente y en todos sus extremos por el órgano que tramita el procedimiento de elaboración del proyecto de Decreto que nos ocupa, lo que impondría la necesidad de una justificación detallada en el expediente así como su remisión al propio Consejo Andaluz de los Gobiernos Locales (artículo 5.2 del Decreto 263/2011, de 2 de agosto que aprueba el Reglamento del Consejo Andaluz de los Gobiernos Locales), comunicación que no constaría que se hubiera efectuado en el presente caso, lo que habría de subsanarse.

5.5.- Dado que el proyecto normativo contiene diversas previsiones en materia de transparencia y protección de datos (Artículo Único. Cuatro relativo al Registro de licencias y Artículo Único. Dieciocho sobre el derecho a la protección de datos en el ámbito de la contratación a distancia), habría de recabarse el informe preceptivo de la Comisión Consultiva de la Transparencia y la Protección de Datos, de acuerdo con el artículo 15.1.d) de los Estatutos del Consejo de Transparencia y Protección de Datos de Andalucía, aprobados por el Decreto 434/2015, de 29 de septiembre.

En efecto conforme al precepto recientemente citado:

“Artículo 15. Funciones de la Comisión Consultiva de la Transparencia y la Protección de Datos


1. La Comisión Consultiva desarrollará las siguientes funciones:(...) d) Informar, con carácter preceptivo, los anteproyectos de leyes y proyectos de disposiciones generales sobre las materias competencia del Consejo.”

Ello teniendo en cuenta que el Tribunal Supremo habría anulado, en alguna ocasión, alguna disposición reglamentaria en esta materia (Orden de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, de 06-04-2006, por la que se crea el Registro de Titulares y Solicitantes de Transmisiones de Licencia de Autotaxi y se desarrollan determinados preceptos del Reglamento de Servicios de Transporte Público Urbano en Automóvil), por omisión del informe del órgano competente en materia de protección de datos, siendo el mismo preceptivo (STS 15-12-2011, RJ 2012/2776).

5.6.- No figuraría incorporado al expediente el informe del Consejo Andaluz del Taxi, preceptivo, conforme al artículo 6.2.b) del Reglamento de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo, aprobado mediante Decreto 35/2012, de 21 de febrero. Lo que habría de subsanarse.

5.7.- En los términos de la Consideración Jurídica 7.2- del presente informe, habría de incorporarse al expediente de elaboración del proyecto de Decreto que nos ocupa una Memoria en la que figure justificación detallada de los requisitos que pudieran estarse introduciendo en relación con la actividad de de servicio de transporte público de viajeros en automóviles de Turismo, desde el punto de vista de su necesidad para la protección del interés público y adecuación para lograr los fines que se

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	8/13



persiguen así como desde el punto de vista del respeto al principio de proporcionalidad y elección de la medida menos restrictiva conforme al artículo 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y artículos 5 y 9.1 y 2 b) de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado.

5.7.- En cuanto a si procede el Dictamen del Consejo Consultivo en el presente caso, en lo que concierne al eventual engarce del proyecto que nos ocupa con algún precepto legal, cabría aludir a distintos artículos de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, mencionada en la Consideración Jurídica Tercera del presente informe. A tenor de ello en la medida en que el proyecto estaría desarrollando o ejecutando las referidas previsiones legales, consideramos que procedería en el presente supuesto el dictamen preceptivo del Consejo Consultivo, conforme a lo prescrito por el artículo 17.3 de la Ley 4/2005, de 8 de abril, de Consejo Consultivo de Andalucía, conforme al cual: *“El Consejo Consultivo de Andalucía será consultado preceptivamente en los asuntos siguientes:(...)”*

3. *Proyectos de reglamentos que se dicten en ejecución de las leyes y sus modificaciones .”*


SEXTA.- En lo que atañe a las exigencias derivadas de la normativa sobre transparencia, en el expediente aparecería justificado documentalmente que el proyecto de reglamento se hizo público en el momento en el que se sometió al trámite de información pública, sin embargo no se habría detectado constancia de la publicación de las memorias o informes que conforman el expediente de elaboración, de acuerdo con lo previsto en el artículo 13.1.c) y d) de la Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía. Lo que habría de subsanarse.

Asimismo, se recuerda que, cuando se solicite el dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía, debería publicarse también el proyecto, dándose cumplimiento así a la exigencia en tal sentido del artículo 7.c) de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno y del artículo 13.1.c) de la Ley 1/2014, de 24 de junio, de Transparencia Pública de Andalucía.

SÉPTIMA. Comenzando el análisis pormenorizado del proyecto de Decreto, haremos constar las siguientes consideraciones.

7.1.- Artículo Único. Apartado Seis. Se modifica el apartado 1 del artículo 27.

En el apartado 1 a) vienen a establecerse ciertas limitaciones en cuanto a la posibilidad de obtención de licencias que parecen coherentes con el carácter de actividad empresarial que el Tribunal Supremo atribuiría a la actividad que nos ocupa (STS de 19 de mayo de 1989, RJ 1989,3722), así en relación con las comunidades de bienes o las entidades sin ánimo de lucro, siendo así que tales limitaciones serían traslación de las contempladas en el artículo 43.1 b) de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, que si bien no sería directamente aplicable a los transportes terrestres de competencia autonómica, sin embargo habría sido reconocido por el Tribunal Supremo como parámetro de la legalidad de la normativa autonómica. En este sentido, conforme a la STS de 1018/2018, de 15 de junio, RJ 2018/3247:

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020	
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	9/13	

“Sostiene la recurrente FAAT que el artículo 43 LOTT (RCL 1987, 1764) no es la norma que presta cobertura al supuesto de autos, pues existe una Ley autonómica (la 2/2003 de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía) que tiene reglas específicas en ese sentido en su artículo 15.

Además, señala que no puede invocarse la cobertura del artículo 43 LOTT dada la interpretación de la competencia del artículo 149.1.21ª que ofrece la STC 118/1996, de 27 de junio (RTC 1996, 118) .

Esta alegación no puede acogerse, pues el propio artículo 15 invocado, bajo la rúbrica Régimen jurídico de las licencias de autotaxi , señala en su apartado 2:

« 2. El régimen de otorgamiento, utilización, modificación y extinción de las licencias municipales de transporte urbano, así como el de prestación del servicio en el municipio, se ajustará a sus normas específicas, establecidas mediante la correspondiente Ordenanza Municipal, de acuerdo con la normativa estatal y autonómica en la materia ».

Quiere ello decir que es la propia Ley autonómica la que prevé que la regulación de las licencias se ajuste a la normativa estatal y autonómica y que, por tanto, ningún obstáculo se aprecia para que pueda tomarse como parámetro de referencia de la legalidad del artículo 11.1 del Decreto el ordenamiento estatal (singularmente, el artículo 43 LOTT).”

7.2.- Artículo Único. Apartado Nueve. Se modifica el artículo 31.

En el artículo 31.5.c) viene a establecerse una antigüedad máxima de los vehículos, desde la primera matriculación, como requisito para que los mismos puedan adscribirse a una licencia de taxi. Sobre el particular advertiremos de la necesidad de que dicho requisito aparezca suficientemente justificado en el expediente desde el punto de vista de su necesidad para la protección del interés público y adecuación para lograr los fines que se persiguen así como desde el punto de vista del respeto al principio de proporcionalidad y elección de la medida menos restrictiva conforme al artículo 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y artículos 5 y 9.1 y 2 b) de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado.


En tal sentido se transcribe a continuación un pronunciamiento jurisprudencial que habría anulado la exigencia de una requisito de antigüedad máxima del vehículo, establecido para su puesta en funcionamiento por incumplimiento de los mencionados principios o exigencias de motivación.

Tribunal Supremo STS 1018/2018, de 4 de junio, RJ 2018/3247:

“b) En cuanto al apartado 5, la recurrente alega que " No cabe conforme al derecho de la UE restringir a que los vehículos tengan una antigüedad máxima de 2 años para ponerlos en servicio ", añadiendo que " un vehículo con más de 2 años y que cumpla las revisiones legales en la materia de tráfico y seguridad vial se encuentra perfectamente para prestar servicio público ".

La sentencia impugnada no se pronuncia concretamente a este respecto, más allá de la respuesta general incluida en el Fundamento Cuarto. La JA opone que el artículo 31.5 no fue impugnado en la instancia, alegación que debemos rechazar tras examinar el recurso contencioso-administrativo, por deducirse de éste lo contrario (páginas 10, 12 y 16 de la demanda).

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	10/13



Esta limitación contenida en el Decreto y avalada por la sentencia impugnada, no aparece, por tanto, debidamente justificada. Ciertamente es que no cabe desconocer la trascendencia que para la seguridad pública y la protección de las personas y cosas (y, singularmente, para la protección de los usuarios del servicio de taxi y demás usuarios de las vías públicas) puede llegar a tener la antigüedad del vehículo, por lo que no cabe afirmar que cualquier limitación de este tipo por razón de la antigüedad del vehículo deba calificarse, necesariamente, de excesiva. Pero, no lo es menos que esa consideración no puede ser suficiente, por sí sola, para amparar, sin matización alguna, una limitación de este tipo, dado que no parece imposible - a priori - introducir medidas que permitan garantizar el buen estado y funcionamiento de los vehículos que rebasen los dos años de antigüedad en términos compatibles con las lógicas exigencias de seguridad.

En consecuencia, debemos acoger la alegación de la actora al no haberse justificado debidamente la razón por la que se impone en el Decreto -sin matización alguna- la condición de que el vehículo no rebase la antigüedad de dos años en el momento de otorgamiento inicial de la licencia, restricción que, establecida en los términos indicados, sin duda puede incidir directamente de modo negativo en el acceso a la prestación del servicio de taxi.

Por tanto, esta alegación referida al artículo 31.5 debe ser acogida y el Decreto debe ser anulado en este extremo."


Esta misma consideración la haremos extensiva a las restantes previsiones del proyecto de Decreto que vengan a imponer nuevos requisitos para el ejercicio de la actividad (por ejemplo, Artículo Único. Seis. Artículo 27.1.j): dirección y sistema de firma electrónica, equipo informático. Artículo Único. Diez. Artículo 34.1.tercer párrafo: impresora de facturas homologada y autorizada; Artículo Único. Dieciocho. Artículo 55 l) lector de tarjetas de crédito, y restantes que proceda).

7.3.-Artículo Único. Apartado Diez. Se modifica el artículo 34. Existen determinados apartados del artículo 34 que al aludir, a los requisitos de homologación o precintado de los taxímetros pudieran considerarse inapropiados por abordar materia de competencia estatal, por lo que se recomienda su supresión (artículo 34.1 segundo párrafo, y apartados 3 y 4).

En tal sentido, la Stc TSJ de Andalucía 2963/2015, de 30 de diciembre, RJCA 2016/319, reproducida en sus términos, a estos efectos, por otra posterior, Stc TSJ de Andalucía 1855/2017, de 29 de Septiembre, RJCA 2017/965, a la que trataría de adaptarse el Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, en virtud del proyecto de Decreto que nos ocupa, señala lo siguiente:

"DÉCIMO TERCERO

.- El artículo 34 del Decreto es objeto de impugnación en el extremo atinente a la imposición de la obligación de precintar los taxímetros después de su verificación, de efectuar nuevo precintado por taller autorizado en caso de rotura de cualquier precinto, así como de presentar el vehículo a verificación después de la reparación (apdo 4) y en cuanto a la previsión contenida en el apartado séptimo de que sean las ordenanzas de prestación del

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020	
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	11/13	

servicio de taxi las que regulen la instalación de indicadores exteriores debidamente homologados, garantizando en todo caso el derecho de las personas usuarias a conocer el tipo de tarifa aplicable, incluida la tarifa interurbana, la correcta conexión con el taxímetro, la ausencia de manipulaciones del mismo y la automatización de su funcionamiento cuando la competencia al respecto la ostenta la Comunidad Autónoma por delegación del Estado.

Dando por reproducidas las consideraciones que anteceden en cuanto a la competencia exclusiva del Estado en lo atinente a los elementos integrantes de los vehículos lo cierto es que, como se aduce en el escrito de demanda, nos encontramos, propiamente, ante una regulación metrológica de los aparatos taxímetros y no ante la normación de la actividad de transporte, propiamente dicha, siendo aquella competencia estatal (artículo 149.1. 12ª de la Constitución) y ostentando las Comunidades Autónomas al respecto, en exclusiva, competencias de ejecución, por lo que debe prosperar el motivo de impugnación que nos ocupa.

En tal sentido la STS 1 abril 2003 (RJ 2003, 3802) citada por los recurrentes en los fundamentos de derecho de su escrito rector reputa conforme a Derecho la sentencia de instancia en cuanto anula una precisión similar sobre la consideración de que la competencia local debe siempre ejercitarse respetando las competencias estatales y autonómicas concurrentes en la materia y que se trata de un aspecto que penetra en aspectos técnicos y de homologación cuya aprobación corresponde a la competencia ejecutiva de la Comunidad Autónoma de conformidad con las normas dictadas por esta en consonancia con la legislación estatal sobre Metrología.”

7.4.-Artículo Único. Apartado Diecinueve. Se incorpora un nuevo apartado al artículo 58. En la redacción de los párrafos tercero y cuarto del apartado 7 parece existir una doble alternativa que tendría que clarificarse para facilitar su comprensión o aplicación del precepto. Así cuando se indica: “

1º Esta tarifa aplicable a los servicios previamente contratados deberá en cualquier caso visualizarse a través del módulo luminoso exterior del vehículo.


2º Reglamentariamente podrá disponerse la forma y los plazos en que deberá visualizarse esta tarifa aplicable a los servicios previamente contratados a través del módulo luminoso exterior.”

OCTAVA. En cuanto a las cuestiones de técnica normativa, pondremos de manifiesto las siguientes observaciones.

8.1.- Se recomienda repasar la redacción del proyecto de Decreto a fin de evitar errores de redacción o concordancia como los siguientes:

-En el séptimo párrafo de la Parte Expositiva, cuando se indica *“se habilita a los Ayuntamiento para establecer”*.

-En el Artículo Único. Que modifica el artículo 11 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras e Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero:

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020	
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	12/13	

- a) En el Apartado Dos. Que modifica el artículo 11.1 cuando se indica *“En el título habilitante se hará constar el vehículo que se vinculan a la explotación.”*
- b) En el Apartado Seis. Que modifica el artículo 27.1 cuando en el subapartado l) se indica *“in fine”* lo siguiente: *“salvo cuando concurren supuestos excepcionales previstos en el artículos 10”*.


8.2.-**Artículo Único. Apartado Seis.** En relación con el artículo 27.1.e) se propone la siguiente mejora en su redacción: *“Hallarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal o laboral exigidas por la legislación vigente”*.

8.3.- Se recomienda homogeneizar la rúbrica de los distintos apartados del Artículo Único, en las que indistintamente se utilizan actualmente distintos formatos (*“Se modifica”, “se añaden”, “se incorpora”, “el artículo queda redactado en los siguientes términos”,etc.*).

Es cuanto me cumple someter a la consideración de V.I., sin perjuicio de que se cumplimente la debida tramitación procedimental y presupuestaria.

La Letrada de la Junta de Andalucía.
Ana María Medel Godoy

Código:	43CVe816JZB8OWSSBsciED5pZib1TU	Fecha	06/11/2020
Firmado Por	ANA MARIA MEDEL GODOY		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	Página	13/13



Fecha: 18/11/20

Su referencia:

Nuestra referencia:PBS

Asunto: Solicitud Informe

Consejo De Transparencia Y Protección De Datos
De Andalucía
Comisión Consultiva De La Transparencia Y
Protección De Datos
C/ Conde De Ibarra, 18
C.P. 41004, Sevilla.

Adjunto se remite de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15.1.d) de los Estatutos del Consejo de Transparencia y Protección de Datos, aprobados por el Decreto 434/2015, de 29 de septiembre, el “PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO”, para su informe preceptivo, por tratar materias de su competencia las prescripciones contenidas en el artículo Único.4 (relativo al Registro de licencias) y artículo Único.18 (relativo al derecho de protección de datos en el ámbito de la contratación a distancia).

Asimismo, se informa de la aplicación del trámite de urgencia al referido proyecto normativo.

EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	BY574MR374UUU3GH4U2TR7FUTLJWQZ	Fecha	18/11/2020
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/1



INFORME DE VALORACIÓN DE LAS CARGAS ADMINISTRATIVAS

La aplicación de la nueva regulación no añade nuevas cargas administrativas, simplemente contiene la regulación imprescindible para abordar la modificación parcial del Reglamento Andaluz del Taxi, conforme a los fundamentos jurídicos contenidos en las sentencias que anulan parte de la normativa anterior, al tiempo que al tiempo que se adecuá a la nueva realidad social y tecnológica del momento, así como a las necesidades y exigencias de los usuarios de este tipo de transportes, en términos de transparencia y calidad.

La normativa propuesta es coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional y de la UE, creando un entorno de certidumbre y de seguridad jurídica, toda vez que la modificación propuesta se atiene tanto a lo preceptuado por los órganos judiciales como a la nuevas exigencias de movilidad tan demanda por la ciudadanía en general.

En consecuencia y en los términos contenidos en el artículo 45.1 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, de Gobierno de Andalucía, se concluye que la implantación del Decreto por el que se modifica el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, no supondrá ningún incremento de las cargas administrativas para la ciudadanía ni para las empresas respecto a la regulación actual.

El Director General de Movilidad



Código Seguro De Verificación:	BY57484PHYP9XVPYGAA8RLVGN5N9YC	Fecha	18/12/2020
Firmado Por	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/1



MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, el proyecto de decreto aplica los principios de buena regulación, en particular:

- Necesidad y eficacia

El proyecto de decreto obedece principalmente a la necesaria regulación de aspectos de la prestación del servicio de transporte de viajeros en vehículos de auto taxi, consecuencia de la anulación de varios artículos del decreto que modifica por sentencia judicial del Tribunal Supremo de 15 de junio de 2018, la conveniencia de modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios por los vehículos auto taxi teniendo en cuenta la nueva realidad social y tecnológica del momento con medidas que le permiten incrementar su calidad, competitividad y sostenibilidad frente a otras alternativas de transportes de viajeros similares que compiten directamente en el mismo mercado, así como garantizar de una manera más eficaz las exigencias y demandas de la ciudadanía que reclaman un servicio de transporte más seguro, transparente y de calidad.

- Proporcionalidad

La nueva regulación respeta el principio de proporcionalidad en las medidas que establece, eligiendo las menos restrictivas conforme a las previsiones contenidas en los artículos 4.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público y artículos 5 y 9.1 y 2 b) de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado.

No añade nuevas cargas administrativas simplemente contiene la regulación imprescindible para abordar la modificación parcial del reglamento andaluz del taxi, con una regulación que se adapta a lo preceptuado por los órganos judiciales con ocasión de la impugnación judicial de la regulación anterior; al tiempo que se ajusta a la nueva realidad social y tecnológica del momento así como a las necesidades y exigencias de los usuarios de este tipo de transportes, en términos de transparencia y calidad

- Seguridad jurídica

La normativa propuesta es coherente con el ordenamiento jurídico en el que se integra, creando un entorno de certidumbre y de seguridad jurídica, toda vez que la modificación propuesta se atiene tanto a lo preceptuado por los órganos judiciales como a la nuevas exigencias de movilidad tan demanda por la ciudadanía en general.

- Transparencia.

Para asegurar la participación ciudadana, con carácter previo a la elaboración del proyecto se ha recabado la opinión de la ciudadanía a través del portal web de la Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio, de acuerdo con el artículo 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Asimismo, con el propósito de conseguir el mayor consenso posible y garantizar una adecuada participación de la ciudadanía, organizaciones y asociaciones que los representan se realizará los preceptivos trámites de audiencia e información pública, y se recabará los informes preceptivos de todos los órganos implicados en el proyecto.

- Eficiencia.

En aplicación del principio de eficiencia, la iniciativa normativa apuesta por la instauración de un marco normativo homogéneo y estable de referencia para los diferentes entes locales, que dentro de sus respectivos ámbitos territoriales tendrán la potestad de desarrollarlo.

El Director General de Movilidad



Código Seguro De Verificación:	BY57457TWYWD78MHTGQ3ZYLGN3E5B	Fecha	18/12/2020
Firmado Por	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/1



INFORME DE VALORACIÓN DE IMPACTO SOCIOECONÓMICO Y LABORAL

El proyecto de decreto en tramitación tiene por objeto modificar el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transportes Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, con el objetivo de dar cumplimiento a los pronunciamientos judiciales que afectan a su contenido así como de adecuarse a la realidad del mercado del transporte de viajeros en automóviles de turismo.

El texto normativo consta de una parte expositiva o preámbulo que indica la finalidad y objeto del mismo y una parte dispositiva integrada por un artículo único con veintidos puntos, una disposición adicional, cinco transitoria, una derogatoria y dos finales.

De sus disposiciones podemos destacar como previsiones más innovadora, el precio cerrado y el precio por plaza, permitiendo la precontratación del servicio. En relación con la primera medida, se permite a los usuarios conocer con carácter anticipado el precio del servicio que van a realizar con la garantía de que en ningún caso, se va a superar la tarifa máxima oficial aprobada por el órgano competente para el correspondiente trayecto. Por su parte, el precio por plaza se trata de una medida que ya se contempla, tanto en el artículo 14 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, como en el artículo 60.2 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero; conllevando, la actual regulación una desarrollo más específico.

En relación con la valoración del impacto socioeconómico y laboral del proyecto normativo en tramitación, se ha considerado conforme a la tramitación del Decreto 35/2012, que modifica, la innecesariedad de petición de dictamen del Consejo Económico y Social de Andalucía, por carecer de los citados efectos sus previsiones normativas.

Asimismo, se ha considerado razonable aplicar para la tramitación de este proyecto de decreto, el mismo procedimiento seguido para la elaboración del decreto 35/2012, en el que no se instó el Dictamen del Consejo Económico y Social. Consideraciones que entendemos avaladas por los informes emitidos por el Servicio de Legislación de la Secretaría General Técnica de esta Consejería de fecha 25/09/2020 y por Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía de fecha 06/11/2020, en los que no se ha observado la necesidad de su cumplimentación para una correcta tramitación procedimental del citado proyecto normativo.

La Coordinadora



Código Seguro De Verificación:	BY574UKD6K54SG2R6CUAVXMPL8M6JL	Fecha	21/12/2020
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/1



ACUERDO DE CONTINUACIÓN DE PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES TURISMO APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

En fecha 10 de noviembre de 2020, se recibe en la Dirección General de Movilidad de esta Consejería, informe emitido por Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía, sobre el proyecto de Decreto por el que se modifica el reglamento de los servicios de transporte público de viajeros y viajeras en automóviles turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, en el que se insta (Observación 5.5) a recabar informe a la Comisión Consultiva del Consejo de Transparencia y Protección de Datos de la de Andalucía.

En cumplimiento de la citada observación, se solicita por la Dirección General de Movilidad el informe a la Comisión Consultiva del Consejo de Transparencia y Protección de Datos, mediante oficio de fecha 18 de noviembre de 2020, haciendo constar la aplicación de la tramitación de urgencia al referido proyecto normativo .

Habiendo transcurrido más de un mes desde la citada solicitud de informe, y sin perjuicio de su remisión al Consejo Consultivo tan pronto se recepcione del Consejo de la Transparencia y Protección de Datos para su incorporación al expediente, se considera conveniente continuar con la tramitación de este procedimiento indispensable para la aprobación del Decreto por los motivos de interés general que lo fundamentan.

Con respecto a las razones de interés público que concurren para continuar con su tramitación, señalar que la previsión normativa objeto de informe relativa al artículo 23.2 del Decreto, únicamente contempla la obligatoriedad de la comunicaciones entre entidades administrativas por medios telemáticos, cuyo uso era facultativo en la norma anterior, mientras que el artículo 55.m), se limita a garantizar la protección de datos de los usuarios conforme a la normativa aplicable en la materia. No se aborda una regulación de dicha protección sino que se realiza una remisión a la normativa específica con el fin de garantizar su cumplimiento en el ámbito de la precontratación. Se trata de una cláusula con una finalidad exclusivamente garantista de los derechos de los usuarios, a la que igualmente se podrían acoger, en caso de que se hubiera omitido su referencia en el citado texto, por aplicación de la normativa vigente.

De conformidad con lo expuesto, la Dirección General de Movilidad, ACUERDA:

Continuar con la tramitación del procedimiento indispensable para la aprobación del proyecto de Decreto por el que se modifica el reglamento de los servicios de transporte público de viajeros y viajeras en automóviles turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

El Director General de Movilidad

Fd.: Felipe Arias Palma.



Código Seguro De Verificación:	BY574DYK275C8EXD8HG8ENPSZWL5ZN	Fecha	29/12/2020	
Firmado Por	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/1	



PILAR BAENA SUÁREZ, SECRETARIA DE LA SESIÓN PLENARIA EXTRAORDINARIA CELEBRADA LOS DÍAS 26 DE NOVIEMBRE Y 9 DE DICIEMBRE DEL CONSEJO ANDALUZ DE TAXI.

CERTIFICA: Que los días 26 de noviembre y 9 de diciembre de 2020, respectivamente se reunió por videoconferencia, el pleno del Consejo Andaluz del Taxi, quedando válidamente constituido en primera convocatoria, conforme a dispuesto en el apartado 3 del artículo 10 de la Orden de 23 de julio que regula la composición, organización y funcionamiento del Consejo Andaluz del Taxi, para tratar como único punto del orden del día el proyecto de decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo de Andalucía, y la redacción del artículo 58 de la citada norma, respectivamente. Resultando aprobada la redacción del citado proyecto normativo, por alcanzarse la mayoría exigida en el artículo 10.4 de la citada Orden.

Siendo el acta de la citadas sesiones del siguiente tenor literal:

ACTA

SESIÓN PLENARIA EXTRAORDINARIA DEL CONSEJO ANDALUZ DEL TAXI SOBRE EL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO DE TRANSPORTE DE VIAJEROS Y VIAJERAS EN AUTOMÓVILES DE TURISMO DE ANDALUCÍA, APROBADO POR DECRETO 35/2012, DE 21 DE FEBRERO.

ASISTENTES:

-Presidente: Director General de Movilidad: Mario Muñoz Atanet-Sánchez.

-Vocal titular: Subdirector: José Luis Romero Pérez

-Vocal titular: Jefe del Serv de Gestión: Francisco Javier Almagro Varela.

-Secretaria: Jefa del Servicio de Inspección y Sanciones: Piluca Baena Suárez.

-CCOO de Andalucía: [Redacted]

-CEA: [Redacted] (Fandabus).

-Federación ADICAE-ANDALUCIA: [Redacted]

-Federación FACUA-ANDALUCA: [Redacted]

-Instituto Andaluz de la Mujer. Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación: Javier Barba Navas.

-Por la Federación Andaluza de Autónomos del Taxi, los siguientes vocales:

[Redacted list of names]

-Por la Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP):

- [Redacted] (Técnico Ayto Sevilla)
 - [Redacted] (Técnico Ayto Málaga)
 - [Redacted] (Director técnico FAMP), sólo asiste sesión 09.12.20



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
 Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
 Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[Redacted]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/12



En la ciudad de Sevilla, en la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, sita en c/ Pablo Picasso s/n, de Sevilla, siendo las 10 horas del **día 26 de noviembre de 2020** y previa convocatoria, se celebra la videoreunión del Consejo Andaluz del Taxi, reunido en sesión plenaria extraordinaria para tratar como único punto incluido en el Orden del día de la citada sesión; sobre el proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo de Andalucía, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

Donde se trataron los temas y se adoptaron los acuerdos que a continuación se detallan:

Tras la apertura de la sesión plenaria del Consejo Andaluz del Taxi, por el Director General de Movilidad y computar los vocales asistentes a la misma, se procede a abrir el turno de palabra por la secretaria del citado órgano, proponiendo la lectura ordenada del texto normativo objeto de la misma.

El presidente, inicia la sesión aludiendo a la importancia de la regulación propuesta, cuya iniciativa responde a las demandas formulas por el sector, así como a mejorar el servicio prestado a los usuarios. Desde la Dirección General de Movilidad se esta impulsando como mucho interés su elaboración y tramitación, habiendo sido informado favorablemente por gabinete jurídico, con observaciones de aspectos procedimentales que han sido recepcionadas en su elaboración.

La secretaria, comienza con la lectura del articulado del decreto, incidiendo en las novedades introducidas en la citada regulación.

-Toma la palabra, la técnico de la FAMP (JRR) expresando que hasta la fecha no se le ha dado traslado de la valoración de las observaciones formuladas por la FAMP. La intervención en esta sesión es por tanto puntual con voz pero sin voto y a efectos exclusivos de debate técnico de las personas comunicadas por la FAMP a dicho efecto.

-La secretaria dice que a raíz del informe de gabinete jurídico sobre el proyecto normativo, se ha procedido a remitir la valoración de las observaciones formuladas a la Dirección General de Administración Local, a los efectos de su traslado al Consejo Andaluz de Gobiernos Locales. Sin perjuicio de la publicidad que conforme a la Ley de Transparencia Pública de Andalucía se da en la tramitación de las normas reglamentarias, a través del Portal de la Transparencia de la Junta de Andalucía.

-La secretaria comenta el **artículo 11.1** del Decreto, indicando la modificación respecto de la titularidad de la autorización, pudiendo ser también las personas jurídicas, consecuencia de la anulación por sentencia de la limitación anterior por considerarse una restricción a la libertad de empresa de las personas jurídicas, además de una vulneración del principio de igualdad entre personas físicas y jurídicas . Así mismo, en base al principio de igualdad las cooperativas pueden ser titulares de autorización como las personas físicas.

-En relación con el **artículo 27.k)**, FACUA, propone modificar su redacción incluyendo la referencia a sanciones de consumo.



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/12



-La secretaria expresa que la citada referencia excede de nuestras competencias en materia de transporte.

-Toma la palabra el vocal de la FAAT (GDM) que cuestiona, en relación con el **art. 27.1.j)**, la exigencia de firma electrónica, contenida en el citado artículo.

-La secretaria, le expresa que la citada exigencia responde a la necesidad de incorporar medios electrónicos en el servicio tanto para facilitar su uso a los consumidores como para hacer más competitivo el sector del taxi en base a los medios que utilizan sus directos competidores en el mercado. Siendo concordante con la exigencia contenida para el otorgamiento de la autorización de transporte y para las comunicaciones con la Administración en los artículos 43 y 56 de la LOTT, respectivamente.

La secretaria, continua con la supresión de los **apartados 2 y 3 del citado artículo 27**, toda vez que no tienen sentido tras la eliminación de la exigencia de que el titular conduzca el vehículo.

- En relación con **el artículo 30.1** se contempla de manera detallada la diferentes formas de disposición y uso del vehículo.

- **Artículo 31. 2 c), 4 y 5.** relativos a los distintivos externos, capacidad y antigüedad de los vehículos, se destaca por la secretaria, que se ha aclarado y añadido que todos los vehículos han de ir identificados con número de licencia y el escudo del municipio al que pertenece.

- En relación con el **apartado 4, del citado artículo**, toma la palabra ACV, del Ayuntamiento de Málaga, que propone modificar la redacción del citado apartado 4, sustituyendo *adaptados* por *accesible*. Indicando que se puntualice en la redacción que *“las Entidades Locales podrán admitir una capacidad máxima de hasta nueve plazas (...)”*.

- El presidente da su conformidad a la modificación propuesta.

La secretaria continua con la redacción del **artículo 34**, en cuyo apartado 2, se ha detallado los requisitos de exoneración de la obligación de llevar taxímetro.

Redacción confirmada por todos los vocales, se alude a la supresión de los apartados 3 y 4 del citado artículo conforme a pronunciamiento jurisprudencial por razones de competencia estatal.

La secretaria indica la supresión del **artículo 37** que exigía la explotación de la licencia por el titular, en cumplimiento de pronunciamiento jurisprudencial. Determinando, la citada causa la nueva redacción del **artículo 38.1**.

En relación con el **artículo 39.2**, toma la palabra JCL por parte de FACUA, indicando en relación con la regulación del precio por plaza, que es necesario clarificar en la redacción del Decreto, que dicha medida es un derecho o una opción libre de los usuarios a la regla general.

- El Presidente, considera la citada opción.

-Toma la palabra el representante de la FAAT (MRB), expresando que es correcto la opción de *podrá disponer*, que es el usuario el que demandará la realización de un servicio compartido. A tal efecto, solicita incluir el matiz de que es a demanda del usuario.



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[Redacted]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	3/12



-La CEA, expresa que se limite el precio cerrado a aquellos supuestos en los que resulte justificado su aplicación. Así mismo, expone que se modifique la redacción en lo relativo a los servicios de transporte regular, puesto que el citado transporte se presta en los citados territorios.

El representante de la FAAT (MRB), aclara que se refiere a zonas rurales donde el transporte regular es insuficiente y esta medida es muy necesaria para el sector y demandada por los usuarios.

-El representante de la FAAT (FMG) manifiesta que el taxi compartido ya existe en lugares de alta demanda como la feria; Santa justa: Defiende, la instauración del taxi compartido a través de una APP que pueda conectar a los usuarios que quieran compartir trayecto y de esta manera abaratar el precio del servicio, pues se trata de una medida que va a mejorar la competitividad del sector y normalizar lo que ya se viene haciendo.

-Interviene de nuevo el vocal de FACUA (JCL) para indicar que la medida le parece beneficiosa para hacer más competitivo el sector y también beneficiosa para el usuario siempre y cuando se le ofrezca como opción libre a elegir;

-Toma la palabra el representante de la FAMP (ACV) para informar que le parece una medida de gran calado en la reglamentación del servicio del taxi, beneficiosa para el sector y para los usuarios, al tiempo que va a influir en la organización de la movilidad de las ciudades. No le cabe duda que va a suponer una gran solución a los problemas de movilidad que presentan la líneas deficitarias de Transportes. Si bien va a requerir un esfuerzo de regulación por parte de los Ayuntamientos, se trata de una medida muy necesaria que junto al taxi a demanda es muy reclamada por la sociedad actual.

-El presidente responde que se trata de transportes distintos, el transporte regular tiene su frecuencia a una hora determinada y el taxi compartido se trata de un transporte discrecional que va a permitir el pago por plaza cuando el usuario quiera realizar ese servicio no sometiéndose a unos horarios. Al ser el transporte compartido un transporte discrecional y distinto al transporte regular son perfectamente compatibles en aquella zonas definidas en el precepto.



-Toma la palabra el representante de la CEA y puntualiza que en el transporte discrecional en autobús existe la obligación de contratar el vehículo por su capacidad total, no cabe la contratación por plaza como se pretende con el taxi compartido.

-El presidente responde que es cierto lo que afirma el representante de la CEA pero ello no es óbice para implantar esta medida en el sector de taxi. Sin perjuicio de que también se valore esta posibilidad para el transporte discrecional en autobús.



-En relación con este asunto la secretaria concluye que se mantendrá la redacción del artículo como estaba, incluyendo la aclaración solicitada por el representante de FACUA sobre el derecho al usuario a elegir libremente esta opción cuando lo desee.

-Se comenta las novedades introducidas en la redacción del **artículo 40**, relativa al origen de los servicios interurbanos, permitiéndose la recogida de pasajeros en municipios diferentes al que se inicia el servicio siempre y cuando el destino de los diferentes pasajeros sea el mismo.

Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	4/12



-Se sigue con el **artículo 43** y se concreta las modificaciones introducidas en el apartado dos y tres del mismo.

En relación con este artículo el presidente de la FAAT propone una nueva redacción del mismo motivado por la crisis sanitaria del COVID-19 y que consiste en introducir lo siguiente:

“Asimismo, durante situaciones excepcionales o emergencia sanitaria, o periodos de elevada o reducida demanda del servicio de taxis, los Ayuntamientos podrán ampliar o reducir, con una anticipación mínima de 48 horas, previa comunicación a las asociaciones representativas del sector, el máximo de horas en las que los vehículos adscritos a una licencia de auto taxi puedan realizar servicios”.

- El representante de FACUA comenta en relación con este procedimiento abreviado que se debería incluir y añadir la necesidad de que también se comunique dicha circunstancia excepcionales a los representantes de consumidores y usuarios.

-Interviene ACV representante de la FAMP para indicar que la redacción de este artículo le prestaba confusión, entiende que se refiere a la posibilidad de flexibilización del régimen de descansos y horario por parte del Ayuntamiento en supuestos excepcionales. Añade que el Ayuntamiento de Málaga durante la pandemia ha modificado a requerimiento de las organizaciones del sector siete veces el régimen de horarios y de descanso, y se ha procurado hacer con la mayor agilidad posible. Propone incluir en la redacción para mejor comprensión del mismo el siguiente texto *“que se procederá a una modificación del régimen de horarios y descansos”*

-Toma la palabra los representantes de la FAAT para manifestar que si bien están contentos con las gestiones del Ayuntamiento de Sevilla y de Málaga es necesario prever medidas como éstas para agilizar todo lo posible la capacidad de respuesta de las Administraciones Locales ante las posibles medidas restrictivas de la movilidad que se pueda adoptar a causa de una pandemia como la que estamos viviendo, llegada inesperada de cruceros y cualquier otro evento excepcional que pueda surgir y que tienen un gran impacto en la movilidad del municipio.

-Toma la palabra el representante de la CCOO para indicar que está de acuerdo con la modificación propuesta por MR de la FAAT ; considera que sería conveniente matizar en relación que este procedimiento abreviado, que no se puede emplear “sine die” sino que es necesario acotarlo temporalmente; a la duración de las circunstancias que lo motiven. Además. comparte con JCL de FACUA, que a ellos tampoco se les informa cuando se procede a variaciones en el régimen de horarios y descansos por lo que propone que se incluya también en la redacción que *“se dará comunicación a las organizaciones señaladas en el apartado uno del artículo 43”*.

-El Presidente informa en relación con las propuestas de las organizaciones que le parece razonable que se incluya en la comunicación a todas ellas.

-ACV, del Ayuntamiento de la Málaga informa al hilo de lo que se está tratando, que el Ayuntamiento intenta gestionar estas situaciones excepcionales con la mayor agilidad posible .Y le parece bien que se incluya esta medida como novedad en el articulado del decreto. Aunque propone modificar la redacción en los siguientes términos: *los Ayuntamientos podrán adoptar las modificaciones del régimen de horarios y*



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	5/12



descansos que sean necesarias.

-Interviene JRR de la FAMP para preguntar quién ha propuesto la mejora en la redacción del artículo y la secretaria le aclara que ha sido la FAAT.

-Toma la palabra representante de FACUA para puntualizar que la palabra “período” se presta a confusión, pues implica larga duración y estamos hablando de una situación excepcional que se ha de limitar en el tiempo para que no sea “sine die”

-El presidente responde que la redacción podría quedar así: *“debido a situaciones excepcionales o de emergencia y siempre que las circunstancias concurrentes no permitan el procedimiento reglado, los Ayuntamientos podrán acordar las modificaciones del régimen de horarios y descansos que sean necesarias (...)”*

- La secretaria procede a comentar las modificaciones introducidas en el **artículo 48** referente a la documentación que se ha de llevar a bordo del vehículo.

- Se prosigue con el **artículo 54** y comenta que en base a las valoraciones realizadas por el Ayuntamiento de Málaga al inicio de la reunión, se procederá a cambiar el enunciado del artículo en el siguiente sentido: sustituir la expresión *“taxis adaptados”* por *“taxis accesibles”*.

- ACV, del Ayuntamiento de Málaga aplaude las mejoras introducidas, por considerarlas muy positivas y necesarias para el sector y la representante de la FAMP (JRR) indica que fue una de las enmiendas presentadas en el Informe del CAGL.

- La secretaria confirma que fue así y felicita a la FAMP por ello.

- Toma la palabra el representante de FACUA para indicar que considera necesario que también se incluya en el texto la consulta previa a las organizaciones de los consumidores y usuarios.

- El presidente responde que le parece bien y que se introducirá en los términos expresados.

- Se da paso a las novedades del **artículo 55** relativo a las dos letras nuevas que se han incluido sobre los derechos de las personas usuarias, en concreto, el derecho a pagar con tarjeta de crédito y el derecho a la protección de los datos personales en el ámbito de la contratación a distancia. En este punto, la secretaria aclara que el gabinete jurídico en su informe ha requerido que se solicite el informe preceptivo a la Comisión Consultiva de la Transparencia y Protección de Datos por tratarse de una cláusula que afecta a materia de su competencia y que ya se ha procedido a su petición para incluirlo en el expediente.

Se continúa con el **artículo 58** relativo al precio cerrado una de las medidas estrellas de la modificación de este decreto. A la lectura del precepto se aclara por el presidente que por error se ha incluido dos apartados relativo al modulo luminoso exterior, pero que se procederá a su corrección quedando redactado en los siguientes términos: *“Esta tarifa aplicable a los servicios previamente contratados deberá en cualquier caso visualizarse a través del módulo luminoso exterior del vehículo”*

-Toma la palabra el representante de FACUA para manifestar que la transcripción le parece confusa. Le



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	6/12



preocupa que no queda claro en el precepto que la tarifa ofrecida al usuario no podrá superar en ningún caso la tarifa máxima oficial vigente. Y en caso que el precio ofertado fuera superior a la tarifa oficial vigente, el usuario tendrá derecho a pagar el precio más bajo de los dos ofertados por el taxímetro y la APP.

- Por su parte, el representante de la FAAT, (RA) puntualiza que las aplicaciones que ofrezcan precio cerrado tienen que estar homologadas por la Administración local y autonómica porque es muy importante que se compruebe que las plataformas han inyectado o incluido en sus aplicaciones los parámetros utilizados para aprobar las tarifas oficiales vigentes (Lo ideal sería que el precio cerrado lo proporcionara una APP de la Junta o del Ayuntamiento, aunque tecnológicamente es más difícil). Además precisa que el precio que dé la aplicación tiene que ser un precio cerrado y definitivo, que en ningún caso podrá superar las tarifas vigentes, y que el taxímetro en estos casos va encendido pero no marcando.

-El representante de la FAAT (MRB) expresa su desacuerdo con la obligación de llevar el taxímetro en funcionamiento, ya que ello desnaturaliza el precio cerrado, y que supone un experimento con gaseosa que la FAAT no comparte en modo alguno. Por lo que solicita que se modifique la redacción del artículo y no se exija la puesta en funcionamiento del taxímetro.

Que se trata del punto clave de esta reunión, . Y que si aceptamos estas reglas dejan de ser competitivos. Defiende que tiene que ser un precio cerrado y cierto para los usuarios, y que pueda pagar de forma anticipada.

-DC, y RA representantes de la FAAT comparten la posición defendida por su compañero MR.

-El representante de FACUA expresa que está de acuerdo con la medida defendida por la FAAT, que se pueda pagar antes y no supere la tarifa máxima. Ahora bien, el problema es cómo se controla que las aplicaciones no den un precio mucho más alto que las tarifas aprobadas. Tiene que ser un sistema garante para los usuarios

-El presidente propone la intervención de las personas designadas por la FAMP y técnicos de Ayuntamientos, que también son partidarios de la puesta en funcionamiento del taxímetro cuando se ofrezca el precio cerrado.

-El vocal ACV del Ayuntamiento de Málaga comenta que al margen de las garantías que pueda ofrecer al usuario la APP y la positividad de la medida para todos, hay que valorar el aspecto legal y analizar si a través de un reglamento se puede anular el uso del taxímetro en el servicio de taxi. En su opinión el reglamento no es la medida adecuada.

-La vocal BSC , del Ayuntamiento de Sevilla comparte la postura de su compañero de Málaga.

-MR de la FAAT comenta que lo mejor sería que la Junta de Andalucía ofreciera los precios a través de una APP propia.

-En relación con la citada propuesta, presidente responde que la Administración puede dar las herramientas para calcular las tarifas del taxi pero no habilitar una APP.

-MR de la FAAT defiende que si se exige llevar puesto el taxímetro la medida quedaría reducida a ofrecer al



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	7/12



usuario un precio estimado pero no cerrado, y en tales casos, se abonaría siempre lo marcado por el taxímetro aunque eso no era el espíritu que se perseguía por el sector con este artículo. Ellos defiende la aplicación de un precio cerrado y único, para poder competir con las VTC.

-En relación con la propuesta del precio cerrado se decide valorar todas las alternativas expuestas y tratarlo con carácter específico en un momento posterior tras su análisis y valoración.

-El **artículo 65**, añade como infracción grave, el incumplimiento relativo a la instalación y utilización del lector de tarjetas de crédito.

Se continúa con la reunión y se procede a comentar el **artículo 67**, que recoge que los responsables de la actividad infractora quedarán obligados a indemnizar los daños y perjuicios causados.

-En relación con la propuesta, el representante de FACUA comunica si en el artículo no se contempla al denunciante como interesado nunca se va a enterar que puede reclamar daños y perjuicios.

-La secretaria responde que ello no es necesario para que los usuarios reclamen los daños que se le hubieran causado durante el trayecto, este tipo de reclamaciones se tramitan a través de las Juntas Arbitrales de Transporte, son procedimientos que se inician a instancia de los interesados con independencia del procedimiento sancionador.

-El vocal del IAM indica que se trata de dos procedimientos que pueden tramitarse en paralelo, y no comprende la inclusión del denunciante como interesado en el procedimiento sancionador.

-En relación con la **Disposición transitoria tercera,**

-La FAAT, solicita mejorar la redacción proponiéndose : *“Las licencias o autorizaciones de transportes que, a la entrada en vigor de esta norma, tenga adscritos vehículos con más de doce años de antigüedad a contar desde su primera matriculación, dispondrán de un plazo de dos años para adscribir un vehículo de antigüedad inferior que cumpla con lo dispuesto en la normativa vigente”.*

La citada propuesta es aceptada para su posterior incorporación al texto.

- En relación con la **Disposición transitoria quinta.**

-El Ayuntamiento de Málaga (ACV) solicita que se amplíe el plazo de 6 meses para adaptar las ordenanzas municipales a lo previsto en el Decreto.

ACV y BSC, de los Ayuntamientos de Málaga y Sevilla, respectivamente, proponen ampliar el plazo en 1 año

-El Presidente, indica que se quiere limitar lo máximo posible el citado plazo de adaptación, dado la urgencia de las medidas contempladas.

Finalmente se amplía el plazo de 6 meses a 9 meses.



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[Redacted]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	8/12



-Toma la palabra el presidente para indicar que se vota el documento con la excepción del artículo 58 que se va a tratar en un momento posterior tras la valoración de las propuestas realizadas por los vocales de este Consejo.

-Toma la palabra JRR, técnico de la FAMP, para manifestar que no se le ha dado traslado al CAGL, de todas las modificaciones que ha experimentado el borrador de decreto y que se esta tratando en esta reunión. Así mismo indica que no tiene nombramiento oficial como vocal del Consejo Andaluz del Taxi, por lo que tiene voz pero no voto.

Resultando favorable la votación del texto normativo objeto de sesión, al obtener 17 votos favorables respecto de los 20 asistentes, se acuerda celebrar una segunda reunión, continuación de la celebrada en el día de hoy, para tratar la redacción del precio cerrado, contenida en el artículo 58 del borrador de decreto.

Se cierra la reunión, siendo las 14:00 horas, del 26 de noviembre de 2020.

El día 9 de diciembre de 2020; el presidente reanuda la sesión iniciada el pasado 26 de noviembre con el objeto de tratar el artículo 58 del proyecto de decreto por el que se modifica el decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo.

Toma la palabra, JMFP, de la FAMP, para dejar constancia expresa en acta la condición con la que asisten las personas designadas por la FAMP puntualmente a esta sesión, recordando que es con carácter exclusivamente de debate técnico, con voz pero sin voto.

Artículo 58, relativo al precio cerrado y para cuya valoración se ha adelantado por correo electrónico a los diferentes miembros del Consejo Andaluz del Taxi la nueva redacción atendiendo a las valoraciones y observaciones vertidas por los diferentes miembros del citado órgano en la sesión del pasado 26 de noviembre.

Toma la palabra la secretaria para manifestar en relación con las dudas vertidas por ACV del Ayuntamiento de Málaga sobre la viabilidad de que por vía reglamentaria se puede suprimir la exigencia de llevar taxímetro, que ni en la Ley 16/1987, de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres, ni en nuestra ley autonómica, Ley 2/2003, de 12 de mayo de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, se exige la obligación de llevar puesto el taxímetro; siendo en el Decreto 35/2012, objeto de modificación, donde se recoge dicha exigencia. Es decir; es un reglamento el que exige la obligación de llevar puesto el taxímetro tanto para servicio urbano como interurbano pero también es en el mismo decreto donde se prevé con carácter excepcional la innecesidad de llevar en funcionamiento el taxímetro en determinados supuestos, como se recoge en el artículo 60 de la citada norma.

En este sentido y en los mismos términos, por vía reglamentaria se podría eximir de la obligación de llevar en funcionamiento el taxímetro cuando se trate de servicios concertados a precio cerrado aunque sí exigir que vaya encendido para marcar el número tarifario indicativo de dicha opción.



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	9/12



Tras la lectura por la secretaria del art. 58.7 del borrador de decreto, se destacan los siguientes aspectos, el primero, que el precio cerrado solo está previsto para los servicios precontratados. El segundo que el usuario conocerá de antemano la tarifa máxima del servicio que se va a realizar, y que en modo alguno a través del precio cerrado se podrá cobrar un precio superior al que resultaría de llevar puesto el taxímetro en funcionamiento; y por último que el taxímetro al igual que ocurre con la tarifa fija, ha ir encendido la con la numeración correspondiente para facilitar la labor de inspección de la Administración, pudiendo en estos casos la Administración requerir la información que a los citados efectos estime oportuna.

Toma la palabra el representante de la Federación ADICAE para manifestar que la nueva redacción perjudica a los usuarios porque tendrán que pagar un precio máximo y no se van a poder beneficiar de la puesta en funcionamiento del taxímetro y abonar el precio más barato entre los ofertados por la APP o por el taxímetro como ocurre en Madrid; resultando, además la redacción ambigua cuando se refiere a los suplementos, pues no cabría concertar un servicio a precio cerrado y al final del trayecto aplicar suplementos sobre el precio cerrado.

Interviene RA de la FAAT, indicando que el precio cerrado beneficia al usuario, que demanda que se le aplique en el servicio prestado por el taxi. El precio cerrado no es un precio arbitrario, sino que resulta de aplicar las tarifas oficiales vigentes, y eso no lo eligen los taxistas sino que dichas tarifas son aprobadas por la Administración, que son las que se van a aplicar al usuario con la garantía de que en modo alguno se van a superar; precio cerrado que además quedará bajo el control y supervisión de la Administración que podrá comprobar que se están aplicando correctamente los parámetros facilitados por la ella para calcular las tarifas oficiales.

Interviene el representante de FACUA para manifestar que comparte los argumentos de ADICAE y no está de acuerdo con la nueva redacción del precepto.

Toma la palabra el presidente y aclara que se puede garantizar un precio inferior al equivalente al del taxímetro con una herramienta geográfica donde se conozca distancia entre origen y destino y velocidad permitida para ese trayecto en condiciones optimas.

El presidente de la FAAT confirma lo anterior, indicando que se puede hacer con las nuevas aplicaciones como "google maps". Medida, que va a permitir obtener un precio cierto que el usuario va a conocer con carácter previo al inicio del servicio. Ya sea en formato papel o electrónico. Es una medida muy necesaria que necesita el sector para mejorar su competitividad.

El representante de CCOO señala que el precio cerrado es una medida opcional para el usuario. Asimismo defiende que que el taxímetro no vaya en funcionamiento en estos casos pues para los conductores el hecho de ofrecer al usuarios dos precios diferentes puede ser una fuente de conflicto entre el profesional y el cliente.

Respecto al cobro de suplementos, el presidente sugiere que le parece bien dar una vuelta a la redacción y analizar otra alternativa que no genere dudas en cuanto al cobro de suplementos adicionales, clarificando que se trata suplementos oficiales que se habrán de tener en cuenta para calcular el precio cerrado del



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[Redacted]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	10/12



servicio que se va a prestar en el momento que se ofrezca al usuario sin que quepa su aplicación a posteriori.

GDM de la FAAT, expresa que el usuario tras conocer el precio cerrado tiene el derecho a no elegir dicha opción y preferir realizar el servicio con la puesta en funcionamiento del taxímetro. Reitera que se trata de una medida que beneficia a los usuarios y hace competitivo al sector.

El representante de CCOO en relación con los suplementos sugiere realizar una redacción en positivo, sustituyendo la expresión "en ningún caso" por "en cualquier caso, de tal manera que quedaría así "En cualquier caso para calcular el precio cerrado se podrá exigir el pago de los suplementos que estén incluidos en el cuadro tarifario vigente"

A los representantes de consumidores y usuarios les parece bien la redacción en positivo.

El presidente comenta que si bien en un primer momento la Administración en su planteamiento inicial consideró la puesta en funcionamiento del taxímetro, no obstante atendiendo a las peticiones que llegan de muchos sectores de que la puesta en funcionamiento del taxímetro puede generar confusión e incertidumbre a los usuarios y que es preferible y más seguro establecer un precio cerrado único, considera que esta opción también es viable y aplicable, toda vez que con las nuevas herramientas se puede garantizar que el precio ofertado en modo alguno supere la tarifa máxima oficial (la que resultaría de llevar puesto el taxímetro), por lo que entiende que al existir dichas garantías para el ciudadano no es necesario llevar puesto en marcha el taxímetro. Sin perjuicio de que cada uno vote la opción que estime más conveniente al final de la reunión.

El presidente invita a las personas designadas por la FAMP y técnicos de Ayuntamientos, a expresar su opinión. Interviene, en primer lugar, el representante del Ayuntamiento de Málaga, y expresa en relación con dicha medida, que despejadas por la secretaria las dudas legales que tenía sobre su aplicabilidad por vía reglamentaria, comparte que no se exija la puesta en funcionamiento del taxímetro cuando se elija el precio cerrado.

BSC, del Ayuntamiento de Sevilla avala los argumentos de su compañero de Málaga, y respecto al suplemento refiere que comparte con los demás que en modo alguno cabría aplicarlos al finalizar el servicio sobre el precio ya ofertado y cerrado. Transmite la preocupación y sus dudas sobre cómo se podría controlar por la Junta y los Ayuntamientos las aplicaciones respecto al cálculo de los precios cerrados

Interviene JMFP, presidente de la FAMP para expresar que avala íntegramente los argumentos técnicos vertidos por ACV y BSC de los Ayuntamientos de Málaga y Sevilla.

El presidente de la FAAT expresa su acuerdo con la aportación del representante de CCOO, en relación con la redacción del suplemento, pero puntualiza que para calcular el precio cerrado se deberá aplicar necesariamente los suplementos autorizados por la Administración competente para ese recorrido y no un importe inferior.



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[Redacted]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	11/12



Seguidamente se procede a la votación, en la que no va a participar los vocales de la FAMP como aclara su presidente, dado que los cuatro vocales que han acudido en su representación han sido designados de manera puntual para dicha sesión pero no se trata de los nombramientos oficiales por lo que acuden con voz pero sin voto.

El resultado de la votación es 15 a favor/ 2 votos en contra, de un total de 17 asistentes con voz y voto. Se da por finalizada la sesión, siendo las 12:30 h del 9 de diciembre de 2020.

Vº Bº EL PRESIDENTE

LA SECRETARIA

Y para que así conste a los oportunos efectos, expido la presente certificación, en Sevilla a 19 de enero de 2021.



Dirección: C/ Pablo Picasso, 6. 41018 - Sevilla
Telf.: Teléfono: 955 058 347 / 358347. Fax: 95592 67 74
Correo electrónico: dgm.cfiot@juntadeandalucia.es

Código Seguro De Verificación:	[REDACTED]	Fecha	19/01/2021
Firmado Por	PILAR BAENA SUAREZ		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	12/12





CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

DICTAMEN N° 41/2021

OBJETO: Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

SOLICITANTE: Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

PONENCIA: Rodríguez-Vergara Díaz, Ángel
Roldán Martín, Ana I. Letrada

Presidenta:

Gallardo Castillo, María Jesús

Consejeras y Consejeros:

Álvarez Civantos, Begoña
Dorado Picón, Antonio
Escuredo Rodríguez, Rafael
Gorelli Hernández, Juan
Moreno Ruiz, María del Mar
Rodríguez-Vergara Díaz, Ángel

Secretaria:

Linares Rojas, María Angustias

El expediente referenciado en el objeto ha sido dictaminado por la Comisión Permanente del Consejo Consultivo de Andalucía, en sesión celebrada el día 28 de enero de 2021, con asistencia de los miembros que al margen se expresan.

ANTECEDENTES DE HECHO

El 30 de diciembre de 2020 tuvo entrada en este Consejo Consultivo solicitud de dictamen realizada por la Excm. Sra. Consejera, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17.3

FIRMADO POR	Mª JESUS GALLARDO CASTILLO MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS	30/01/2021	PÁGINA 1/23
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

y al amparo del artículo 22, párrafo primero, de la Ley 4/2005, de 8 de abril del Consejo Consultivo de Andalucía.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 20, párrafo segundo, de la citada Ley, la competencia para la emisión del dictamen solicitado corresponde a la Comisión Permanente y, de acuerdo con lo previsto en su artículo 25, párrafo segundo, el plazo para su emisión es de veinte días.

Del expediente remitido se desprenden los siguientes antecedentes fácticos:

1.- El 29 de noviembre de 2019 la Dirección General de Movilidad, dependiente de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en cumplimiento del acuerdo de 27 de diciembre de 2016 del Consejo de Gobierno por el que se adoptan medidas para habilitar la participación pública en el procedimiento de elaboración normativa a través del portal de la junta de Andalucía, dictó resolución acordando la apertura del trámite de consulta pública previa para el procedimiento de elaboración del Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, con el fin de recabar la opinión de las personas destinatarias potencialmente afectadas por la norma, concediéndose un plazo de 15 días hábiles desde el siguiente a la publicación (del 2 al 24 de noviembre de 2019) en el portal web de la Junta de Andalucía, habilitándose para la recepción de aportaciones el buzón de correo electrónico: subdireccion.dgm.cfiot@juntadeandalucia.es (págs. 5-7).

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 2/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

Se formulan varias aportaciones (págs. 57-62) que serán valoradas más adelante (mediante informe de 12 de agosto de 2020, págs. 260-265) y recogidas en la diligencia de 29 de diciembre de 2020 para hacer constar la realización del trámite de consulta pública previa (pág. 387).

2.- Una vez concluida la consulta pública previa, el 15 de enero de 2020, la Dirección General elabora los siguientes documentos relativos al Proyecto de Decreto:

- Memoria Justificativa del Proyecto de Decreto (págs. 8-14).
- Memoria económica y su Anexo (págs. 15-17).
- Informe de evaluación de impacto de género (págs. 18-19).
- Memoria de evaluación del enfoque de derechos de la infancia (pág. 20).
- Anexos I y II del Tes t de criterios para determinar la incidencia de un proyecto de norma en relación con el informe preceptivo previsto en el artículo 3.i) de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía (págs. 21-32).

3.- A la vista de la propuesta de inicio de la Dirección General de Movilidad de 15 de enero de 2020, de conformidad con lo previsto en el artículo 45.1 a) Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio acuerda ordenar el inicio de su tramitación con carácter de urgencia -el 16 de enero de 2020- (pág. 32).

FIRMADO POR	Mª JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 3/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

4.- A continuación, consta en el expediente el "primer Borrador" del Proyecto de Decreto (págs. 33-38), así como resolución de 20 de enero de 2020 de la Dirección General de Movilidad concediendo trámite de audiencia e información pública a la ciudadanía y, en particular, a través de las entidades y organizaciones representativas de sus intereses que se relacionan a continuación a los efectos de poder realizar alegaciones a la disposición proyectada durante un plazo de 7 días hábiles desde el siguiente a su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía -BOJA nº 20, de 30 de enero de 2020- (págs. 55-56):

Federación Andaluza de Autónomos del Taxi; Asociación Foro Taxi Libre; Asociación Élite Taxi Sevilla; Confederación del Taxi Costa del Sol; Asociación Hispalense Solidaridad del Taxi; Unión Asociaciones de Taxistas Andaluces; Federación Empresarial Andaluza del Taxi Rural; Federación de Asociaciones de Consumidores y Usuarios de Andalucía; Federación de Consumidores AI-Andalus; Federación Andaluza de Municipios y Provincias; Unauto VTC Andalucía; Unagratur; Unión General de Trabajadores; y Comisiones Obreras de Andalucía (págs. 39-40).

Para general conocimiento se habilita la dirección electrónica <https://juntadeandalucia.es/organismos/fomentoinfraestructuras/yordenaciondelterritorio/servicios/participacion/todos-documentos.html>, sita en la sección de Transparencia del Portal de la Administración de la Junta de Andalucía, así como en formato papel, en la sede de la Dirección General. Para la recepción de alegaciones se habilitó como medio preferente la dirección de correo electrónico subdireccion.dgm.cfiot@juntadeandalucia.es.

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 4/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

En cumplimiento de lo anterior, el centro proponente, dirige los correspondientes oficios a las entidades y organizaciones relacionadas anteriormente, adjuntado para ello el texto del Proyecto de Decreto, obrando en el expediente asimismo los acuses de recibo (págs. 41-54).

Igualmente se remite el texto normativo para la emisión con carácter de urgencia de informe a los siguientes órganos: Secretaría General de Administración Pública; Consejería de Salud; Consejería de Hacienda, Industria y Energía; Consejo de Personas Consumidoras y Usuarías de Andalucía; Consejo Andaluz de Gobiernos Locales; Agencia de Defensa de la Competencia de Andalucía; Dirección de Tributos, Financiación, Relaciones Financieras y Juego (págs. 63-69).

5.- A continuación, figura en el expediente la recepción de las alegaciones efectuadas por (págs. 70-141): Federación Andaluza de Autónomos del Taxi (el 14 de febrero de 2020); Confederación de Taxis de la Costa del Sol (el 11 de febrero de 2020); Asociación Foro Taxi Libre (el 10 de febrero de 2020); Radio Taxi de Sevilla (11 de abril de 2020); Unión de Asociaciones de Taxistas Andaluces -UATA- (el 10 de febrero de 2020); Federación Empresarial Andaluza del Taxi Rural (el 6 de febrero de 2020); "Eliminando Barreras" (fechado de 10 de febrero); Federación Andaluza de Consumidores y Amas de Casa "Al-Andalus" (el 20 de febrero de 2020); D. [REDACTED] (4 de febrero de 2020); y "FREE NOW" (fechado en febrero).

6.- El 27 de enero de 2020 la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 5/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN	[REDACTED]	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

Territorio emite informe de observaciones al informe de evaluación del impacto de género (págs. 142-144).

7.- En cumplimiento de lo solicitado , consta en el expediente la emisión de los siguientes informes (págs. 146-258):

- Dirección General de Presupuestos (de 30 de enero de 2020, págs. 146-148).

- Secretaría General para la Administración Pública (de 7 de febrero de 2020, págs. 149-150).

- Consejo Andaluz de Gobiernos Locales (de 24 de febrero de 2020, págs. 151-180).

- Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarías de Andalucía (Informe 4/2020 de 17 de febrero, págs. 181-196).

- Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía (Informe 3/2020 de 5 de marzo, págs. 197-256).

- Dirección General de Tributos, Financiación, Relaciones Financieras con las Corporaciones Locales y Juego (de 14 de julio de 2020, págs. 257-258).

8.- El 11 de agosto de 2020 se producen las siguientes actuaciones por parte de la Dirección General de Movilidad:

- Resolución de designación de la persona coordinadora del expediente de elaboración del proyecto normativo (pág. 259).

- Informe de Valoración de las alegaciones presentadas durante el trámite de consulta pública previa (págs. 260-265).

- Informe de Valoración de los Informes Preceptivos recibidos (págs. 266- 278).

- Informe de Valoración de las alegaciones y observaciones realizadas durante el trámite de audiencia e información pública (págs. 279-291).

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 6/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

9.- A continuación, consta en el expediente segundo borrador del Proyecto de Decreto "v.2" fechado a 10 de agosto 2020 (págs. 292-301).

10.- El 25 de septiembre de 2020, emite su preceptivo informe la Secretaría General Técnica de la Consejería proponente (págs. 302-311), cuyas observaciones son valoradas por la Dirección General de Movilidad el 30 de septiembre, de conformidad con lo establecido en el artículo 45.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía (págs. 312-314).

11.- Seguidamente consta en el expediente tercer borrador del Proyecto de Decreto (fechado de 29 de septiembre de 2020, págs. 315-324).

12.- El 6 de noviembre de 2019, el Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía evacua su informe "SSCC 2020/122" (págs. 325-337).

13.- El 19 de noviembre de 2020 se remite el Proyecto de Decreto al Consejo de Transparencia y Protección de Datos para su informe preceptivo (págs. 338-339). Significar que este informe no se emite o consta su recepción antes de la solicitud efectuada ante este Consejo Consultivo, por lo que se acordó el 29 de diciembre continuar el procedimiento de tramitación.

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 7/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

14.- Posteriormente, el 1 de diciembre de 2020, el centro directivo proponente remite a la Dirección General de Administración Local informe de valoración de las observaciones formuladas por el Consejo Andaluz de Gobiernos Locales al Proyecto de Decreto que modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de Febrero, remitido por esa Dirección General, a los efectos de su traslado al citado órgano (págs. 340-341).

15.- El 18 de diciembre de 2020 la Dirección General de Movilidad elabora la siguiente documentación a los efectos de completar el expediente normativo de conformidad con las indicaciones de la Secretaría General Técnica:

- Informe de valoración de las cargas administrativas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 45.1.a) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en el que se expresa que la norma no implica la asunción de nuevas cargas administrativas para la ciudadanía o para las empresas respecto a la regulación actual (pág. 342).

- Informe modificado tras las observaciones realizadas por el Gabinete Jurídico (pág. 343-346).

- Memoria Justificativa del cumplimiento de los principios de buena regulación (7 de julio de 2018), de conformidad con lo previsto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, citada (pág. 347).

- Memoria Justificativa de la necesidad y proporcionalidad de los requisitos contenidos en el Proyecto de Decreto para la prestación del servicio de taxi (págs. 348-349).

- Informe de Valoración del Informe de Gabinete Jurídico

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 8/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

SSCC 2020/122 sobre el Proyecto de Decreto de conformidad con lo establecido en el artículo 45.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía (págs. 350- 352).

16.- El 21 de diciembre de 2020 la Dirección General de Movilidad emit e Informe de Valor ación de Imp acto Socioeconómico y Laboral (pág. 353) y elabora el cuarto borrador del Proyecto de Decreto (págs. 365-382).

Significar que figura intercalado en el expediente certificado de la sesión plenaria extraordinaria del Consejo Andaluz del Taxi sobre el proyecto normativo, celebrada los días 26 de noviembre y 9 de diciembre de 2020 (págs. 354-364).

17.- Constan los siguientes documentos fechados el 23 de diciembre de 2020:

- Certificado del Acuerdo de la Comisión General de Viceconsejeros y Viceconsejeras de solicitud de dictamen al Consejo Consultivo en la sesión de misma fecha (pág. 383).

- Observaciones de la Secretaria del Consejo de Gobierno (págs. 384-386).

18.- Como últimas actuaciones y documentación del expediente constan las siguientes:

- Diligencia de 29 de diciembre de 2020 para hacer constar la realización del trámite de consulta pública previa por el plazo comprendido entre el 2 de diciembre y el 24 de diciembre de 2019, habiéndose recibido 180 aportaciones por diferentes personas, organizaciones y asociaciones potencialmente afectadas por la futura norma (pág. 387).

- Acuerdo de continuación del procedimiento ante la falta

FIRMADO POR	Mª JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 9/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

de remisión del informe de la Comisión Consultiva de Transparencia y Protección de Datos de 29 de diciembre de 2020 (pág. 388).

- Informe de valoración a las observaciones emitidas por la Secretaria del Consejo de Gobierno (de 29 de diciembre de 2020, págs. 389-391).

- Quinto Borrador del Proyecto de Decreto de misma fecha, en formato "decisión" (págs. 392-402).

19.- El Proyecto de Decreto sometido a dictamen (quinto borrador) consta de un único artículo el cual viene a desarrollar los términos en que quedan modificados determinados preceptos del Reglamento que aprueba los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero. Se completa con cinco disposiciones transitorias, una derogatoria y tres disposiciones finales.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

I

Se somete a dictamen del Consejo Consultivo el "Proyecto de Decreto por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero", elaborado por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 10/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

Este Decreto, como se indica en su Preámbulo, viene a ajustar el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, que aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, a las modificaciones sustantivas producidas tras varios pronunciamientos judiciales que afectan de manera significativa a su contenido así como su adaptación a los cambios que han tenido lugar en la realidad del mercado del transporte de este tipo de servicios y paralelamente introducir una nueva regulación que permita la tan demandada modernización y flexibilidad del sector del taxi por los usuarios.

Los cambios que afectan al Decreto 35/2012, de 21 de febrero, traen fundamentalmente causa de la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 2963/2015, de 30 de diciembre, por la que se anulan los artículos 11.1, 24.1.b), 27.1.a), 27.1c), 31.2.d), 34, 37 y la disposición transitoria tercera, apartado 3, del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, ha determinado la modificación del Decreto permitiendo que una persona jurídica sea titular de una licencia, eliminando la necesidad de prestación personal del servicio por el titular de la licencia y la exigencia de que dicho titular disponga de permiso de conducción. Asimismo, se elimina la obligatoriedad de la placa de servicio público, así como todo lo concerniente a la regulación de los aspectos de metrología del taxímetro por ser una competencia exclusiva estatal (art. 149.1.12ª de la Constitución) y ostentando las Comunidades Autónomas la competencia de ejecución.

Por otro lado, la sentencia del Tribunal Supremo núm. 1018/2018, de 15 de junio, confirma la sentencia del Tribunal

FIRMADO POR	Mª JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 11/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

Superior de Justicia de Andalucía núm. 2963/2015, de 30 de diciembre y además declara nulo el artículo 31.5, que exigía la condición de que el vehículo no rebase la antigüedad de dos años en el momento de otorgamiento inicial de la licencia.

Este Consejo Consultivo, en el dictamen 56/2012, realizaba el examen competencial de la Comunidad Autónoma en relación con la materia de la norma proyectada, señalando que el artículo 64.1.3^a del Estatuto de Autonomía para Andalucía, aprobado por Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, dispone que corresponde a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva sobre 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.

Además, deben tenerse en cuenta otros títulos competenciales, como el relativo a la defensa de los derechos de los consumidores y usuarios (art. 58.2.4^o), el concerniente a las relaciones entre las instituciones de la Junta de Andalucía y los Entes Locales (art. 60.1.a), a la estructura y regulación de los órganos administrativos públicos de Andalucía (art. 47.1.1^a) y competencias en materia de régimen jurídico de la Administración de la Comunidad Autónoma y Procedimiento Administrativo Común (art. 47.2.1^o y 2^o).

Por lo que se refiere al marco normativo en el que se encuadra el presente proyecto, en el ámbito estatal hay que aludir a la normativa en materia de transportes terrestres, si bien ello en la medida en que la misma habría sido declarada aplicable directamente a los transportes de competencia

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 12/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

autonómica o intracomunitarios, así por ejemplo, los artículos 3 y 4 de la Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación del Transporte Terrestre, siendo de aplicación supletoria, conforme al artículo 149.3 de la Constitución Española, en lo restante. En análogos términos cabría así hacer referencia al Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes y el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo de 1979, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes Automóviles Ligeros. También debe hacerse referencia a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado que, de acuerdo con su Exposición de Motivos, extendería su aplicación también al sector del transporte, expresamente excluido sin embargo de la precedente Ley 17/2009, de 23 de Noviembre, de Acceso a las actividades y servicios y su ejercicio.

En el ámbito autonómico debe invocarse la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, siendo precisamente la disposición cuya modificación es sometida a dictamen desarrollo del Título II de esta Ley.

En suma, es clara la suficiencia de las competencias autonómicas para adoptar la disposición reglamentaria objeto de dictamen, así como la potestad del Consejo de Gobierno para su aprobación, de conformidad con lo previsto en los artículos 119.3 del Estatuto de Autonomía y 27.9 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 13/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



II

Sentado lo anterior, procede examinar la tramitación seguida para la elaboración del Proyecto de Decreto, que se atiene a las prescripciones contenidas en el artículo 45 de la Ley 6/2006 y en otras disposiciones legales y reglamentarias que inciden sobre la tramitación.

La documentación remitida a este Consejo Consultivo permite afirmar, asimismo, como indica el Centro Directivo encargado de la tramitación, que se han observado las normas contenidas en el título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (en el que se regula "la iniciativa legislativa y la potestad para dictar reglamentos y otras disposiciones"). A este respecto damos por reproducidas las consideraciones que este Consejo Consultivo viene realizando sobre el alcance de la STC 55/2018, de 24 de mayo de 2018, que resuelve el recurso de inconstitucionalidad 3628-2016, interpuesto por el Gobierno de la Generalitat de Cataluña en relación con determinados preceptos de la Ley 39/2015, incluyendo las que se refieren a la virtualidad que ha de concederse a los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, más allá del pronunciamiento que se realiza en la referida sentencia desde el punto de vista competencial.

En cuanto a la tramitación, consta resolución de la Dirección General de Movilidad de 29 de noviembre de 2019 por la que se establece trámite de consulta pública previa en aplicación de lo previsto en el artículo 133 de la Ley 39/2015. Las opiniones recogidas en esta fase fueron valoradas

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 14/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

mediante Informe de la precitada Dirección General de 11 de agosto de 2020 y su exposición por un plazo de quince días en el portal web de la Junta de Andalucía (del 2 al 24 de diciembre de 2019).

También se ha emitido memoria justificativa del cumplimiento de los principios de buena regulación (de 15 de enero y complementado con sendos informes de 18 de diciembre de 2020, uno relativo al cumplimiento de los principios de buena administración y el informe sobre la tramitación del Proyecto de Decreto; a la que se une Memoria de misma fecha justificativa de la necesidad y proporcionalidad de los requisitos de prestación del servicio), de conformidad con lo previsto en el artículo 129.1 de la Ley 39/2015, citada.

Además, el 21 de diciembre de 2020 se ha emitido Informe de valoración del impacto socio-económico y laboral de la norma proyectada exponiendo que se ha considerado razonable aplicar para la tramitación de este Proyecto de Decreto, el mismo procedimiento seguido para la elaboración del decreto 35/2012, en el que no se instó el Dictamen del Consejo Económico y Social. Dichas consideraciones son avaladas por el informe 25 de septiembre de 2020 del Servicio de Legislación de la Secretaría General Técnica de esta Consejería y el del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía de 6 de noviembre de 2020.

Precisado lo anterior, hay que hacer notar que el expediente se inició por acuerdo de 16 de enero de 2020 de la Excm. Sra. Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a propuesta de la Dirección General

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 15/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

de Movilidad , de conformidad con lo exigido en el artículo 45.1.a) de la Ley 6/2006.

Asimismo, como se ha elaborado Memoria Económica, de conformidad con lo establecido en el Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera (el 15 de enero de 2020). También figuran cumplimentados los Anexos I y II del documento sobre criterios (de 14 de enero de 2020) para determinar la incidencia de un Proyecto de norma en relación al informe preceptivo previsto en el artículo 3.1) de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía.

Del mismo modo se acompaña el informe sobre la valoración de las cargas administrativas para la ciudadanía y las empresas derivadas del Proyecto de Decreto, de conformidad con el artículo 45.1.a) de la Ley 6/2006 (de 18 de diciembre de 2020).

La documentación remitida acredita la emisión de informes con la siguiente procedencia: Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía, (SSCC2020/122), emitido el 6 de noviembre de 2020 de conformidad con lo previsto en los artículos 45.2 de la Ley 6/2006 y 78.2.a) del Reglamento de Organización y Funciones del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía y del Cuerpo de Letrados, aprobado por Decreto 450/2000, de 26 de diciembre; Secretaría General Técnica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (de 25 de septiembre de 2020), en cumplimiento de lo establecido en el artículo 45.2 de la citada Ley 6/2006; Secretaría General para

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 16/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

la Administración Pública (de 7 de febrero de 2020) en virtud del artículo 2.c) del Decreto 260/1988, de 2 de agosto, por el que se desarrollan atribuciones para la racionalización administrativa y del artículo 5.3º n) del Decreto 99/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura de la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior; Dirección General de Presupuestos (de 30 de enero de 2020), de conformidad con lo previsto en el artículo 2.3 del citado Decreto 162/2006, de 12 de septiembre; Consejo Andaluz de Gobiernos Locales (de 24 de febrero de 2020); Consejo de las Personas Consumidoras y Usuarias de Andalucía (Informe 4/2020 de 17 de febrero) en virtud de las funciones atribuidas en el Decreto 58/2006, de 14 de marzo de 2006; Consejo de Defensa de la Competencia de Andalucía (Informe 3/2020 de 5 de marzo) conforme a las competencias atribuidas en el artículo 3 letra i) de la Ley 6/2007; y Dirección General de Tributos, Financiación, Relaciones Financieras con las Corporaciones Locales y Juego (de 14 de julio de 2020).

En cuanto al Informe solicitado a la Comisión Consultiva de Transparencia y Protección de datos, como quiera que a fecha 29 de diciembre no se había evacuado ni recibido, la Dirección General de Movilidad como centro que tramita el Proyecto acuerda continuar el procedimiento no obstante.

También se ha emitido el preceptivo Informe sobre Evaluación de Impacto de Género de la disposición en trámite (de 15 de enero de 2020), cumpliéndose así lo dispuesto en los artículos 6.2 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, y 45.1.a) de la Ley 6/2006, así como lo previsto en el Decreto 17/2012, de

FIRMADO POR	Mª JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 17/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

7 de febrero, que regula su elaboración. En relación al mismo consta Informe de Observaciones de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería consultante (de 27 de enero de 2020), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4.3 del referido Decreto 17/2012, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto 275/2010, de 27 de abril, por el que se regulan las Unidades de Igualdad de Género en la Administración de la Junta de Andalucía. El citado informe concluye que no es pertinente.

Igualmente se ha emitido el Informe de Evaluación del Enfoque de Derechos de la Infancia (de 15 de enero de 2020), de conformidad con el artículo 7 del Decreto 103/2005, de 19 de abril, que lo regula, en el que se manifiesta que la norma no es susceptible de repercutir sobre los derechos de la infancia.

Por otra parte, destacar la amplitud con la que se ha concebido el trámite de audiencia, a cuyo efecto el Proyecto de Decreto se remitió a las entidades y órganos que se detallan en los antecedentes fácticos de este dictamen, de acuerdo con las previsiones del artículo 45.1.c) de la Ley 6/2006. Asimismo el texto se sometió a información pública por un plazo de siete días hábiles (tramitado de urgencia), apareciendo publicado en el BOJA núm. nº 20, de 30 de enero.

El Secretariado del Consejo de Gobierno realizó diversas observaciones al texto en su Informe de 23 de diciembre de 2020. Estas observaciones son valoradas por la Dirección General que tramita el procedimiento el 29 de diciembre de 2020.

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 18/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

Consta que el Proyecto de Decreto ha sido examinado por la Comisión General de Viceconsejeros y Viceconsejeras (23 de diciembre de 2020), de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 6/2006, en relación con el artículo 1 del Decreto 155/1988, de 19 de abril, por el que se establecen normas reguladoras de determinados órganos colegiados de la Junta de Andalucía.

Finalmente, debe indicarse que las observaciones y sugerencias formuladas en la sustanciación del procedimiento han sido examinadas y valoradas de forma precisa por el órgano que tramita el procedimiento, quedando constancia en el expediente del juicio que merecen e indicando cuáles de ellas se asumen y cuáles no. Con ello, como viene señalando este Consejo, no sólo se da verdadero sentido a los distintos trámites desarrollados, evitando que se conviertan en meros formalismos, sino que también se da cumplimiento a lo previsto en el artículo 45.1.f) de la Ley 6/2006.

III

El articulado del Proyecto de Decreto se ajusta al ordenamiento jurídico. No obstante, se formulan las siguientes observaciones:

1.- Artículo único. Uno. Se suprime el inciso inicial del apartado 3 de la disposición transitoria tercera del Decreto 35/2012 por el cual se concedía un plazo máximo a las personas jurídicas que, a la entrada en vigor del Decreto, fueran

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 19/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

titulares de licencia de taxi para transmitir las, y ello porque conforme al artículo 27.1.a) de dicha norma ya solo podrían ser titulares las personas físicas.

La supresión del primer inciso obedece a que, con la modificación que se introduce por la norma proyectada en ejecución de la sentencia del TSJA número 2963/2015 de 30 de diciembre, se permite ahora que las personas jurídicas sean titulares de licencias de taxi, y así se recoge en el nuevo artículo 27.1.a).

En cuanto al inciso segundo, se conserva pero se incorpora una pequeña modificación. El anterior decía: *"Idéntico plazo será de aplicación a los titulares de más de una licencia, para transmitir las que resulten necesarias para cumplir la exigencia de una sola licencia por titular prevista en el artículo 27.1.b) del Reglamento"*. La variación se limita a modificar la redacción del inicio del precepto, pasando a decir: *"Los titulares de más de una licencia, dispondrán de un plazo de 15 meses para transmitir..."*. Asimismo, se mantiene el párrafo introducido por la disposición final primera, uno, del Decreto 123/2014, de 2 de septiembre, en virtud del cual: *" La antedicha obligación no resultará de aplicación a las sociedades cooperativas de trabajo; y a las personas físicas titulares de hasta tres licencias concedidas todas ellas por municipios distintos de población inferior a 10.000 habitantes. En estos casos, las licencias conservarán su validez"*.

Atendiendo a lo expuesto, se considera que dicho apartado tercero de la disposición transitoria tercera debe mantenerse

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 20/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

en su integridad y en la redacción original contenida en el Decreto 35/2012 y con la modificación introducida por el Decreto 123/2014, sin realizar supresión ni modificación alguna. La disposición cumplió una finalidad concreta aunque, lógicamente, por el tiempo transcurrido, pudiera carecer de vigencia en la actualidad; por otro lado, en lo que resultara contraria con lo establecido en el presente Decreto (el nuevo artículo 27.1.a) ahora permite expresamente a las personas jurídicas ser titulares de una licencia de taxi) quedaría derogada ya que, como prescribe la disposición derogatoria única de la norma proyectada, quedarán derogadas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan a lo establecido en el presente Decreto.

La observación anterior tiene razón de ser porque, de suprimirse efectivamente el primer inciso de este apartado tercero de la disposición transitoria tercera, resultaría necesario dar una nueva redacción al segundo inciso para que esté completo y tenga sentido. Pero mediante esta técnica normativa lo único que se generaría es una innecesaria confusión, pues podría pensarse que se está concediendo un nuevo periodo transitorio, circunstancia que solo podría tener lugar mediante la previsión de una nueva disposición transitoria en el Decreto que se pretende aprobar y no mediante la modificación de la disposición transitoria ya existente, supuesto que no parece ser el deseado en la medida en que en ninguna de las disposiciones transitorias de la norma proyectada existe una previsión al respecto.

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 21/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



2.- Artículo único. Doce. En el apartado dos se aconseja sustituir la expresión "de gran generación de demanda" por "donde se genere gran demanda" u otra similar.

CONCLUSIONES

I.- La Comunidad Autónoma de Andalucía tiene competencia para aprobar el Decreto cuyo proyecto ha sido sometido a este Consejo Consultivo **(FJ I)**.

II.- En términos generales, el procedimiento de elaboración de la norma se ajusta a las disposiciones aplicables **(FJ II)**.

III.- En cuanto **al contenido del Proyecto de Decreto,** se formulan las siguientes **observaciones** en las que se distinguen **(FJ III)**:

A) Por las razones que se indican, **debe atenderse la siguiente objeción de técnica legislativa: Artículo único.**
Uno. (*Observación III.1*).

B) Además se realiza **la siguiente observación de técnica legislativa: Artículo único. Doce.** (*Observación III.2*).

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 22/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



CONSEJO CONSULTIVO DE ANDALUCÍA

Es cuanto el Consejo Consultivo de Andalucía dictamina.

LA PRESIDENTA

LA SECRETARIA GENERAL

Fdo.: María Jesús Gallardo Castillo

Fdo.: María A. Linares Rojas

**EXCMA. SRA. CONSEJERA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.- SEVILLA**

FIRMADO POR	M ^a JESUS GALLARDO CASTILLO	30/01/2021	PÁGINA 23/23
	MARIA ANGUSTIAS LINARES ROJAS		
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	