



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Ilanda 14 - 45071 TOLEDO



CONSEJERÍA FOMENTO

Dirección General de
Carreteras y Transportes
Pº Cristo de la Vega, s/n
45071 TOLEDO

Para su conocimiento y efectos oportunos se adjunta informe de la Secretaría General de Economía, Empresas y Empleo al Proyecto de Decreto, por el que se aprueba el reglamento de los vehículos de transporte público de personas en vehículos de turismo.

Toledo, 30 de diciembre de 2016

EL SECRETARIO GENERAL DE LA CONSEJERÍA
DE ECONOMÍA, EMPRESAS Y EMPLEO


Rafael Ariza Fernández



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

INFORME DE LA SECRETARIA GENERAL DE ECONOMÍA, EMPRESAS Y EMPLEO AL PROYECTO DE DECRETO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS DE TURISMO.

a) Consideraciones de la actividad de prestación de servicios de transporte público de personas en vehículos de turismo en el ámbito de la Ley de Garantía de Unidad de Mercado.

La actividad de auto-taxi se encuentra incluida en el ámbito de aplicación de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (LGUM), en tanto forma parte de la categoría "*actividades económicas en condiciones de mercado*" y es mencionada expresamente en el Preámbulo de la Ley.

En este sentido, el apartado b) del Anexo de la LGUM define las actividades económicas como:

"a) Actividad económica: cualquier actividad de carácter empresarial o profesional que suponga la ordenación por cuenta propia de los medios de producción, de los recursos humanos, o ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o en la prestación de servicios."

La actividad de prestación de servicios de auto-taxi, definida como transporte discrecional de viajeros, constituye una actividad económica y como tal está incluida en el ámbito de aplicación de la LGUM, cuyo artículo 2 establece:

"Esta Ley será de aplicación al acceso a actividades económicas en condiciones de mercado y su ejercicio por parte de operadores legalmente establecidos en cualquier lugar del territorio nacional."

En todo caso, en la medida en que el servicio de auto-taxi se entienda como una actividad que se presta en función de un servicio público sometido a tarifa regulada, su regulación debe considerarse sometida a ciertas particularidades según la LGUM:



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

- 1) En lo referido al régimen de intervención, la LGUM posibilita de forma expresa el régimen de autorización. Así, el artículo 17.1.c) establece que se podrá establecer la exigencia de una autorización cuando *en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado.*

En concreto la exposición de motivos de la LGUM establece que "(...) *la autorización será el instrumento adecuado para garantizar la concurrencia competitiva en los casos donde existe una limitación del número de operadores en el mercado por (...) la prestación de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, (...) como sucede, por ejemplo, con el ejercicio de las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor, con las concesiones demaniales o con las oficinas de farmacia que se consideran incluidas en las distintas previsiones del artículo de esta Ley*"

- 2) En lo que respecta al principio de eficacia nacional, el artículo 20.4 establece una excepción específica para *los actos administrativos relacionados con la ocupación de un determinado dominio público o cuando el número de operadores económicos en un lugar del territorio sea limitado en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas.*

De nuevo, la exposición de motivos de la norma considera que "*Este principio de eficacia no es, sin embargo, aplicables a determinadas actuaciones relacionadas con las instalaciones o infraestructuras físicas, con la ocupación de dominio público o con la prestación de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas que, por su propia naturaleza, resultan vinculados con un ámbito territorial determinado, como nuevamente sucede con las actividades desarrolladas por el taxi y el arrendamiento de vehículos con conductor, con las concesiones demaniales o con las oficinas de farmacia, que se consideran incluidas en las previsiones del segundo párrafo del artículo 20.4 de esta Ley*".



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

- 3) En cualquier caso, tal y como ha manifestado la Secretaría del Consejo para la Unidad de Mercado en informes relativos a la actividad de arrendamiento con conductor en vehículos de turismo (VTC) y a licencias de autotaxi, el tratamiento singular que otorga la LGUM a estas actividades en sus artículos 17 y 20 no implica que deban considerarse excluidas del ámbito de aplicación de la norma. En esta línea, se ha manifestado también la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Por tanto, cabe reiterar que los requisitos a los que se sujeta el régimen de autorización deberán en todo caso dar debido cumplimiento del resto de principios de la Ley, y particularmente al principio de necesidad y proporcionalidad establecido en el artículo 5.

En vista de lo anterior, esta Secretaría General sugiere la revisión amplia de la normativa relativa a la actividad del taxi regulada en el Título IV de la Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de ordenación del transporte de personas por carretera en Castilla La Mancha y en el proyecto de reglamento que la desarrolla, a la luz de los principios de necesidad y proporcionalidad.

- b) Análisis del proyecto normativo de decreto, por el que se aprueba el reglamento de los servicios de transporte público de personas en vehículos de turismo**

Artículo 4. Ordenanzas municipales.

Se propone sustituir "podrán" por "deberán", ya que muchos de los preceptos del proyecto de reglamento se remiten a las correspondientes ordenanzas municipales y alguno de los extremos del contenido mínimo de las mismas no han sido desarrollado en el proyecto de reglamento (derechos y deberes de los usuarios y conductores, características e identificación de los vehículos, etc.). En este sentido, entendemos que cualquier municipio que pretenda disponer de servicios de auto-taxi debe dotarse de la correspondiente ordenanza municipal.



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

Así, la competencia municipal para ordenar y gestionar el servicio de auto-taxis se reconoce por la Ley 7/1985, de 5 de abril, de Bases de Régimen Local (artículos 25.2 y 86.2), de modo que los Ayuntamientos pueden gestionar el servicio previamente configurado por las CCAA.

Artículo 5. Servicios de transporte urbano.

Se propone la siguiente modificación:

“... expedida por el Ayuntamiento o por la entidad competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta”.

Artículo 7. Coordinación de títulos.

Se propone la siguiente modificación:

1. ..., para la realización de transportes discrecionales en auto-taxi será preciso obtener con carácter simultáneo la licencia municipal para ...”

Artículo 8. Procedimiento coordinado para el otorgamiento de licencias de auto-taxi y autorizaciones interurbanas de taxi.

Se propone la siguiente modificación respecto al título del artículo:

“Artículo 8. Procedimiento coordinado para el otorgamiento simultáneo de licencias municipales y autorizaciones interurbanas de auto-taxi.”

La redacción de artículo si bien pretende con buen criterio unificar la tramitación del otorgamiento simultáneo de licencias municipales de auto-taxi y autorizaciones interurbanas, se proponen las siguientes modificaciones:

- *“2. A tal fin, el Ayuntamiento o, en su caso, la entidad competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta, previa consulta al sector del autotaxi, remitirá a la Consejería”*
- *“En caso de que la iniciativa haya sido planteada por un municipio, el estudio deberá valorar si es posible o no mejorar el servicio mediante la creación de un Área Territorial de Prestación Conjunta conforme a lo dispuesto en el capítulo III del título III del presente Reglamento.”*



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Infanta 14 - 45071 TOLEDO

Por otra parte, en virtud al principio de proporcionalidad y de eficiencia, así como con la finalidad de evitar cargas accesorias al ciudadano o al operador económico se propone **suprimir el apartado 6**. Así de conformidad con el apartado 1 del artículo 41 de la Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de ordenación del transporte de personas por carretera en CLM :“ *Para la obtención de la licencia municipal de autotaxi será necesario obtener previamente, de la Consejería competente en materia de transporte, el informe favorable que permita la posterior autorización habilitante para la prestación de servicios de transporte interurbano de personas en vehículos de turismo,...*”

En todo caso, podría plantearse que fuera el órgano adjudicador de la licencia municipal el que comunique al órgano competente en materia de autorizaciones de transporte interurbano la adjudicación definitiva de las licencias.

Asimismo, en aras a reducir los tiempos de tramitación de los procedimientos, se propone la reducción de los plazos previstos en el apartado 3 de seis a tres meses, y los previstos en el apartado 5 de tres a dos meses.

Artículo 9. Excepciones al principio de coordinación de títulos.

En el punto 1, si bien reproduce lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 41 de la Ley 14/2005, debería valorarse en base a los principios de necesidad y proporcionalidad la restricción siguiente: “*En este supuesto, no podrá otorgarse a la persona titular de la licencia municipal autorización del transporte interurbano hasta que hayan transcurrido cinco años desde el otorgamiento de aquella*”

CAPITULO II. DE LAS LICENCIAS DE AUTOTAXI

Artículo 10. Titularidad.

En relación al establecimiento de limitaciones cuantitativas al otorgamiento de licencias para el ejercicio de la actividad del taxi, que se establece en el artículo ,“*Solo podrán ser titulares de licencias de taxi las personas físicas o jurídicas, que*



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

no sean titulares de otras licencias de taxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo,...”, conviene tener en cuenta lo siguiente.

El artículo 17.1.c) de la LGUM establece que se podrá establecer la exigencia de una autorización cuando *en función de la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas, el número de operadores económicos del mercado sea limitado*, la valoración del régimen de intervención debe ir acompañado de un análisis de los requisitos a los que se condiciona el otorgamiento de dicha licencia. Así, dichos requisitos deben quedar sujetos al resto de los principios recogidos en la LGUM, esto es; no discriminación, cooperación y confianza mutua, necesidad y proporcionalidad, simplificación de cargas y transparencia (artículo 9.1).

En esta línea, el artículo 9.2.b) establece que, en particular, las autoridades garantizarán que las autorizaciones, licencias y concesiones, así como los requisitos para su otorgamiento, cumplen con los principios enunciados anteriormente.

De este modo, cabe plantearse si el requisitos sujeto a análisis (número máximo de licencias por operador) respeta los principios de la LGUM, y particularmente el de necesidad y proporcionalidad, recogido en el artículo 5. Así, para que pudiera considerarse que los requisitos cumplen con dicho principio debe constatarse que se cuenta con una razón imperiosa de interés general (RIIG) y con una relación causal clara entre ésta y el medio de intervención propuesto (necesidad) y que la intensidad de la intervención se ajusta a lo necesario para la consecución del objetivo perseguido, lo que supone a su vez que se ha optado en todo caso por la alternativa menos restrictiva a disposición del regulador (proporcionalidad).

En este punto, destaca la dificultad de ubicar dentro del listado de razones enumeradas en la norma cuál es la RIIG a la que respondería el referido requisito, que en todo caso debería poder ubicarse en el listado de RIIG que integra el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, al que se refiere el artículo 5 de la LGUM.



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

Asimismo, no se aprecia una relación causal clara entre las RIIG tradicionales en este sector (como son la seguridad, la calidad o la protección del medio ambiente) con el requisito de un número máximo de licencias por operador. Dicho de otro modo, no se puede inferir que de la atomización de la oferta vaya a resultar una mejora de la calidad o seguridad. O que este requisito vaya a redundar en cualquier tipo de impacto medioambiental, dado que el número total de licencias ya se encuentra limitado por la propia norma.

En esta línea, desde la óptica comparada con el resto de CCAA se observa que, a pesar de que este tipo de limitaciones son comunes en las distintas normas autonómicas, el límite máximo fluctúa, sin que se aprecie afectación alguna al interés general en los casos en los que la normativa es más laxa. Así, en el caso de Canarias posibilita un máximo de 5 licencias y/o autorizaciones en municipios con más de 200.000 habitantes de derecho y con más de 1.000 licencias de taxi; en Cataluña dispone que las personas físicas o jurídicas podrán ser titulares de más de una licencia de taxi, con un máximo de 50 o del 15% del total de licencias; y en el caso de la Comunidad de Madrid, un mismo titular no podrá disponer de más de 3 licencias en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid y siempre que no supere el 10% de las licencias vigentes en un mismo municipio.

En este sentido se ha pronunciado la Secretaria del Consejo para la Unidad de Mercado en los expedientes de reclamación en base a la LGUM: Expediente 28.33 y Expediente 26/1612 TRANSPORTES Autotaxi, así como la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia en su informe UM/061/14 por el que mantiene el criterio de supresión de las limitaciones cuantitativas para el servicio del taxi.

Por otra parte, en relación a los requisitos para la titularidad de licencias de autotaxi:

- 1) Debería distinguirse los requisitos según la titularidad de la licencia la ostente una persona física o jurídica. Además, a la hora de observar el límite de licencias en el caso de personas jurídicas debería tenerse en cuenta el entramado societario de la misma al objeto de evitar la limitación



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Ilíanda 14 - 45071 TOLEDO

cuantitativa de concesión de licencias (Por ejemplo, dos sociedades mercantiles son personas jurídicas distintas pero pueden tener el mismo socio, y como personas jurídicas distintas podría obtener licencia cada una de ellas).

- 2) En relación al requisito b sobre la capacidad para el ejercicio de la actividad ha de vincularse a lo previsto en el artículo 30 del proyecto de reglamento, así como a lo previsto en el RD 1055/2015, de 20 de noviembre, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores (RD 818/2009) por el que a partir del 1 de enero de 2016 se suprime el permiso de conducir de la clase BTP, exigido hasta el momento para taxis, ambulancias y otros vehículos de emergencia y escolares.
- 3) En el apartado 2 del artículo 30 del proyecto de reglamento parece que son los Ayuntamientos o bien la entidad competente de un Área Territorial de Prestación Conjunta la que a través de sus ordenanzas determinan los requisitos y el procedimiento para la obtención del permiso de conductor profesional, si bien en el propio artículo dispone que "podrán exigir". En este sentido, insistir que tanto el artículo 10 y 30 del proyecto normativo ha de someterse a los principios de la LGUM en especial a la necesidad y proporcionalidad (artículo 5).

Artículo 11. Ejercicio de la actividad por la persona titular.

Se propone la siguiente modificación:

1. ...

"El Ayuntamiento o, en su caso, la entidad competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta podrá ampliar el plazo anterior, ..."

Artículo 12. Determinación del número de licencias de taxi.

Si bien, tanto la normativa estatal como la autonómica (Ley 14/2005) admiten la posibilidad de limitaciones cuantitativas, y la compartimentación geográfica asociada a las mismas, en el régimen autorizador de la actividad del taxi, la



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

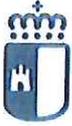
Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, viene manifestando su desacuerdo a la existencia de limitaciones al acceso a la actividad de auto-taxi. Al respecto debe hacerse referencia los informes de la CNMC IPN/002/14 (Proyectos 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). Dichos informes vinieron precedidos del Informe IPN 41/10 (Reales Decretos Ómnibus. Reglamento de transporte terrestre). En este último, la entonces Comisión Nacional de la Competencia se mostró favorable a la supresión del establecimiento de límites cuantitativos en el otorgamiento de títulos habilitantes que supuso, en su momento, la Ley 25/2009. Sin embargo, la posterior Ley 9/2013, de 4 de julio, restableció la posibilidad de imponer limitaciones cuantitativas y restricciones geográficas a la actividad. Los citados informes, relativos a sendos proyectos de modificación de las disposiciones de desarrollo de la Ley 16/1987, en redacción por dicha Ley 9/2013, fueron muy críticos con el restablecimiento de posibles limitaciones cuantitativas en el sector transporte, y en particular en el de auto-taxi.

Por otra parte, se propone sustituir "*asociación más representativa del sector del taxi*" por "*sector del taxi*", expresión utilizada en la Ley 14/2005. En este mismo sentido, también se propone el cambio de la expresión en el resto del articulado. Se propone reducir el plazo previsto de tres meses a dos meses.

Artículo 13. Adjudicación de licencias.

En aras a garantizar el principio de seguridad jurídica y con la finalidad de establecer un marco normativo estable y predecible del procedimiento de adjudicación de las licencias y dado el espíritu de la norma en relación a la regla general del proyecto normativo de concesión simultánea de licencia municipal de auto-taxi y de transporte interurbano, y de cooperación entre la administración local y la autonómica, sería conveniente establecer en el proyecto normativo el



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

procedimiento general de adjudicación de las licencias de auto-taxi, creando por tanto un entorno de certidumbre y transparencia de cara a los posibles operadores económicos.

Artículo 14. Transmisión de las licencias de autotaxi.

En relación al apartado 6, apartado e), se reitera lo comentado respecto al artículo 10 del proyecto normativo.

Respecto al apartado 9, consideramos que en base a los principios de buena regulación, debería ser tramitada por el Ayuntamiento o entidad competente en el caso de Áreas Territoriales de Prestación Conjunta, la solicitud de informe favorable para la autorización del transporte interurbano, de tal forma que el Ayuntamiento permita otorgar en un solo acto la licencia única de auto-taxi (urbana e interurbana).

Artículo 18. Registro de licencias.

Consideramos que conforme a los principios de buena regulación y para una correcta aplicación del proyecto de reglamento la Comunidad Autónoma debería dotarse de un registro autonómico integrado de licencias de auto-taxi adscrito a la Consejería de Fomento, con objeto de:

- 1) Garantizar la exigencia de la norma y conseguir una aplicación uniforme del reglamento por parte de todos los Ayuntamientos.
- 2) Instaurar de cara a los operadores económicos el concepto de licencia única de auto-taxi.
- 3) Implantar un sistema de comunicaciones de los Ayuntamientos con la Consejería de Fomento mediante medios electrónicos
- 4) Reducir trámites, cargas y plazos en las comunicaciones previstas en el proyecto de reglamento.

En este sentido y a modo de ejemplo, el registro podría tener el siguiente alcance:

- Solicitudes, tramitaciones y adjudicación
- Titularidad de las licencias. Requisitos



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

- Requisitos de los conductores
- Transmisión de licencias ("inter vivos" y "mortis causa")
- Vigencia y visado anual de licencias
- Suspensión por enfermedad o temporal
- Extinción y revocación de licencias.
- Adscripción de vehículos (antigüedad, requisitos, sustitución)
- Revisión de taxímetros
- Etc.

Artículo 26. Color y distintivos de los vehículos.

De conformidad con el apartado 2 del artículo 41 de la Ley 14/2005, en caso de la excepcionalidad de ser titular de solo la licencia municipal de auto-taxi, establece que los vehículos deberán llevar en sitio bien visible el distintivo que se establezca reglamentariamente indicativo de dicha identificación. En este sentido, no se regula nada al respecto.

En el apartado 2 cuando establece que "*La Consejería competente en materia de transportes determinará el color y distintivos en caso de generar confusión entre localidades limítrofes*", debería hacerse constar si es a instancia de los municipios afectados o por cualquier otra causa (conflicto entre taxistas de los municipios afectados o queja de consumidores o bien fruto de una inspección).

Artículo 28. Taxímetro e indicadores exteriores.

Se propone unificar la terminología en relación al módulo exterior luminoso; así, en el título del artículo establece "*indicadores exteriores*", en punto 1 "*módulo exterior*", en el 3 "*Módulo luminoso*" y en el 5 "*módulo*".

En el punto 2, se propone la siguiente redacción "*Los taxímetros y los módulos exteriores luminosos se ajustarán a las disposiciones...*"

En relación a los puntos 4 y 5, debería de clarificarse la redacción sobre si la no obligación de llevar taxímetro incluye también al módulo luminoso exterior ya que en el punto 4 no dice nada al respecto. Además entendemos que en ambos supuestos se han de adoptar las medidas pertinentes a impedir el cobro abusivo



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Irlanda 14 - 45071 TOLEDO

o fraudulento, como por ejemplo el establecimiento de un sistema de recorridos con tarifa fija.

Artículo 30. Requisitos de los conductores.

Debe plantearse si el requisito b) respeta los principios de la LGUM, y particularmente el de necesidad y proporcionalidad, recogido en el artículo 5. Así, para que pudiera considerarse que los requisitos cumplen con dicho principio debe constatarse que se cuenta con una razón imperiosa de interés general (RIIG) y con una relación causal clara entre ésta y el medio de intervención propuesto (necesidad) y que la intensidad de la intervención se ajusta a lo necesario para la consecución del objetivo perseguido, lo que supone a su vez que se ha optado en todo caso por la alternativa menos restrictiva a disposición del regulador (proporcionalidad).

En este punto, destaca la dificultad de ubicar dentro del listado de razones enumeradas en la norma cuál es la RIIG a la que respondería el referido requisito, que en todo caso debería poder ubicarse en el listado de RIIG que integra el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, al que se refiere el artículo 5 de la LGUM.

Asimismo, no se aprecia una relación causal clara entre las RIIG tradicionales en este sector (como son la seguridad pública, la calidad o la protección del medio ambiente y el entorno urbano) con el requisito de un permiso de capacitación de conductor profesional del taxi. Dicho de otro modo, no se puede inferir que de la exigencia de una determinada acreditación de aptitud para el ejercicio de la actividad del taxi vaya a resultar una mejora de la calidad o seguridad. O que este requisito vaya a redundar en cualquier tipo de impacto medioambiental o del entorno urbano.

Además, no parecen justificadas las RIIGG cuando de conformidad con el apartado 2 del artículo establece que se "podrán exigir que los conductores, ..., obtengan el correspondiente permiso de conductor profesional de taxi." Es decir,



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Ilanda 14 - 45071 TOLEDO

que se deja la exigencia del tal requisito a las Ordenanzas municipales y a establecer en las mismas los requisitos exigidos para su obtención.

Artículo 31. Prestación por la persona titular de la licencia.

El punto 2 relativo al requisito "*En los municipios de más de 5000 habitantes, el titular de la licencia tendrá plena dedicación a la profesión*" parece en principio no justificado y desproporcionado de conformidad con el artículo 5 de la LGUM., limitando, tal y como está redactado, al titular de la licencia al ejercicio de la actividad del taxi con plena dedicación en municipios superiores a 5000 habitantes, lo que significa no puede optar a contratar conductores asalariados o autónomos colaboradores. Es más, la redacción resulta confusa por cuanto el titular de una licencia puede ser persona jurídica.

Artículo 32. Prestación del servicio por otros conductores.

No parece justificado el régimen de autorización previsto en el apartado 4 por lo que se propone se sustituya por una mera comunicación o declaración responsable, sin perjuicio de las inspecciones que puedan llevar a cabo las autoridades competentes.

Artículo 35. Servicios atendidos por taxis de distintos municipios.

El apartado 4 establece una habilitación previa por parte del Instituto de la Mujer en caso de traslado de personas víctimas de violencia de género, lo que a priori no parece justificada la necesidad y proporcionalidad de la misma de conformidad con el artículo 5 de la LGUM, sin perjuicio que pueda ser excepcionado este supuesto de la regla general. Ahora bien, conviene advertir que se trata de un supuesto no contemplado en el artículo 47 de la Ley 14/2005 de Ordenación del transporte de personas por carretera en CLM .

Artículo 36. Especialización de servicios.

Se proponen los siguientes cambios de redacción:



Castilla-La Mancha

Secretaría General
Consejería de Economía,
Empresas y Empleo

Av. de Infanta 14 - 45071 TOLEDO

"a) Transporte de personas por concertación previa de servicios" en lugar de "a) Transporte por encargos"

"... cuando lo concierten expresamente el titular de la licencia de autotaxi y el usuario"

"b) Servicios de transporte regular de personas de uso especial en vehículos. Para la prestación de dichos servicios, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 37 y 38 de la Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de ordenación del transporte de personas por carretera en Castilla La Mancha, será necesaria la previa autorización especial otorgada por el órgano competente de la Comunidad Autónoma. Dicha autorización..."

"c) Servicios de transporte regular de personas de uso general."

"... autorizaciones de transporte discrecional de viajeros en autobús (clase VD),..."

"... titulares de autorizaciones de transporte público interurbano en vehículos de turismo (clase VT)."

Artículo 37. Otros servicios.

Se trata de una tipología de servicios (transporte sanitario) encuadrada dentro de los transportes públicos regulares de uso especial y que han sido recogidos en el artículo anterior. Por tanto, la precisión de la prestación de este tipo de servicios a través de taxi sería más oportuna realizar la en el apartado b) del artículo anterior.

Artículo 39. Documentación a bordo del vehículo.

En relación al apartado a) del punto 1 se propone la siguiente redacción:

"a) Licencia de auto-taxi referida a ese vehículo y autorización de transporte interurbano (tarjeta VT), con el correspondiente visado de vigencia de la licencia de conformidad con el artículo 16 del presente reglamento."

En relación al apartado e) reiterar las observaciones ya formuladas a el artículo 30 del proyecto normativo.

Artículo 41. Taxis adaptados.

En relación al punto 6, relativo al permiso profesional de taxi, reiterar las observaciones ya formuladas al artículo 30 del proyecto normativo.

Disposición Adicional Segunda. Permiso de conductor profesional de taxi.

Nuevamente, reiterar las observaciones ya formuladas al artículo 30 del proyecto normativo.

Otras cuestiones no contempladas en el proyecto normativo.

A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, y con objeto de que la Comunidad Autónoma se dote de un marco regulador más estable y predecible, se considera pertinente introducir un título que regule los derechos y deberes de los titulares de las licencias de auto-taxi y de las personas usuarias del mismo, así como otro título específico que establezca el régimen de inspección y el régimen sancionador aplicable al sector del taxi, para evitar la posible dispersión normativa que pueda establecerse a través de las numerosas ordenanzas municipales que dificulte la aplicación, el conocimiento y comprensión de la materia objeto de regulación que se propone. Además, el artículo 4 del proyecto de reglamento establece que "*Los municipios en que se pretenda establecer el servicio de taxi podrán aprobar las ordenanzas ... entre cuyos extremos mínimos a regular se establece: "j) Régimen relativo a la inspección, control y seguimiento respecto a las condiciones del servicio así como el visado de las licencias a que se refiere el artículo 16 de este reglamento."*

En Toledo, a 29 de diciembre de 2016

EL SECRETARIO GENERAL



Rafael Ariza Fernández