

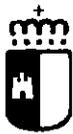
INFORME SOBRE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS AL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS DE TURISMO

1º Artículo 2. Definiciones.

A los efectos de este reglamento se establecen las siguientes definiciones:

- 1. Servicio de taxi o auto-taxi:** transporte público discrecional de personas en vehículos de turismo, con una capacidad igual o inferior a las nueve plazas, incluida la del conductor, realizado por cuenta ajena y con el derecho a percibir el pago de un precio por dicha prestación.
- 2. Servicio urbano:** servicio prestado dentro de un mismo término municipal o de un área territorial de prestación conjunta, en los términos previstos en el presente reglamento.
- 3. Servicio interurbano:** todos los que no estén comprendidos en la definición anterior.
- 4. Vehículos de turismo:** vehículos automóviles distintos de las motocicletas concebidos y construidos para el transporte de personas con una capacidad igual o inferior a nueve plazas incluida la del conductor.
- 5. Conductor de vehículos de turismo de transporte público de personas:** persona física que conduce un vehículo de turismo dedicado a la prestación de los servicios de taxi, bien por ser el titular de los títulos habilitantes requeridos en el presente reglamento, bien por ser asalariado de aquel.
- 6. Licencia:** autorización otorgada para la prestación del servicio urbano de taxi.
- 7. Autorización de transporte interurbano:** autorización otorgada de conformidad con la normativa estatal para la prestación del servicio público interurbano de taxi.

La Asociación Provincial de Transportes de Viajeros de Ciudad Real no está de acuerdo con la definición de autotaxi del apartado 1 de este artículo, ya que, 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 Automoviles Ligeros se señala que la capacidad de los vehículos no excederá de 7 plazas para este tipo de vehículos incluida la del conductor, y al mismo tiempo solicita una aclaración del concepto de licencia de taxi, ya que



en el caso de que se trate de una autorización administrativa, sería contrario a las leyes de libre mercado y en concreto a la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicio y su ejercicio, ya que no debe de haber ningún tipo de limitación al número de licencias, pues debe ser el mercado el que se regule por sí solo.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Ambas alegaciones deben ser desestimadas, ya que, por una parte, en el art. 39.1 de nuestra Ley 14/2005, de 29 de septiembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, se denominan servicios de autotaxi a los dedicados al transporte público de personas en vehículos de turismo, con capacidad igual o inferior a nueve plazas, incluido el conductor, y, por otra, porque la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (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"*

2º Artículo 4. Ordenanzas municipales.

Los municipios en que 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:

- a) Requisitos para la obtención de licencias de autotaxi.**
- b) Transmisión de licencias, incluido el derecho de tanteo a favor de las Administraciones que las otorgaron.**
- c) Condiciones de prestación del servicio.**
- d) Requisitos exigibles a los conductores.**



- e) El marco de los derechos y deberes de las personas usuarias del servicio y de los conductores.
- f) Características e identificación de los vehículos.
- g) Régimen de descansos.
- h) Mecanismos de sometimiento a procedimientos de arbitraje para resolución de controversias con motivo de la prestación del servicio.
- i) Previsión, en su caso, de plazas o vehículos adaptados para el transporte de personas con discapacidad.
- 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.
- k) Régimen de otorgamiento, utilización, suspensión, modificación y extinción de las licencias.

La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo propone sustituir el término "**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 desarrollados en el proyecto de reglamento.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Esta propuesta debe de ser desestimada por entender que de otra forma se vulneraría el principio de autonomía local consagrado por el artículo 140 de la Constitución Española.

3º Artículo 5. Servicios de transporte urbano.

Para la prestación de servicios de transporte urbano en autotaxi será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia de autotaxi expedida por el Ayuntamiento o por el ente que asuma las funciones municipales en esta materia.

La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo propone la siguiente modificación del citado artículo:

Para la prestación de servicios de transporte urbano en autotaxi será necesaria la previa obtención de la correspondiente licencia de autotaxi expedida por el Ayuntamiento o por la entidad competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se acepta la citada propuesta.

4º Artículo 7. Coordinación de títulos.



1. Con carácter general, y salvo las excepciones previstas en el artículo 9, para la realización de transportes discrecionales en autotaxi será preciso obtener la licencia municipal para servicios urbanos y la autorización de transporte interurbano.

2. 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 el artículo 9, la Administración competente para otorgar tal licencia o autorización decida expresamente su mantenimiento. No se aplicará lo previsto en este apartado cuando se pierda la autorización habilitante para transporte interurbano por falta de visado.

La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo propone la siguiente modificación:

1. Con carácter general, y salvo las excepciones previstas en el artículo 9, para la realización de transportes discrecionales en autotaxi será preciso obtener con carácter simultáneo la licencia municipal para servicios urbanos y la autorización de transporte interurbano.

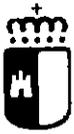
PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: La propuesta debe ser desestimada, ya que, estimándose innecesario que ambos títulos se obtengan de forma simultánea, en el propio artículo 8.6 se señala lo siguiente:

6. Previa solicitud de la persona interesada a la que haya sido otorgada una licencia de taxi, la Consejería competente en materia de transportes otorgará de manera automática la autorización interurbana de taxi, siempre y cuando el solicitante cumpla todos los requisitos para poder ser titular de la citada autorización.

A los efectos de unificar el comienzo de vigencia de ambos títulos, la licencia de taxi estará condicionada en su eficacia a la fecha de otorgamiento de la autorización interurbana de taxi.

5º Artículo 8. Procedimiento coordinado para el otorgamiento de licencias de autotaxi y autorizaciones interurbanas de taxi.

1. La iniciativa para el otorgamiento de nuevas licencias de taxi y autorizaciones interurbanas de taxi corresponde a los Ayuntamientos o a la entidad competente en un área territorial de prestación conjunta.



2. A tal fin, la entidad promotora solicitará informe a la asociación más representativa del sector del transporte en taxi en el ámbito regional y remitirá a la Consejería competente en materia de transportes, un estudio previo de viabilidad técnica y económica, en el que se justifiquen la necesidad y conveniencia de las nuevas licencias en el ámbito territorial concreto, garantizando la suficiente rentabilidad de la explotación del servicio.

El estudio deberá valorar si es posible o no mejorar el servicio mediante la creación de un área de prestación conjunta.

Para acreditar dicha necesidad y conveniencia, se analizará al menos:

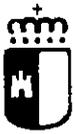
- a) La situación del servicio en calidad y cobertura antes del otorgamiento de nuevas autorizaciones.**
- b) La configuración urbanística y de población del municipio.**
- c) Las necesidades reales de un mejor y más extenso servicio.**
- d) La repercusión de las nuevas autorizaciones a otorgar en el conjunto del transporte, especialmente en el propio sector.**

3. A la vista del estudio anterior, y a la disponibilidad del contingente del artículo 12, dicha Consejería emitirá informe vinculante referente al otorgamiento de las autorizaciones interurbanas de taxi correspondientes, una vez que se hubiera constatado por ésta tal necesidad, teniendo en cuenta la oferta de estas autorizaciones así como la de otros medios de transporte público interurbano que tengan parada en ese municipio.

A estos efectos, cuando hayan transcurrido seis meses desde que el órgano municipal hubiera solicitado el citado informe y éste no haya sido emitido, podrá aquel considerar que no se ha observado inconveniente alguno para el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano.

4. Cuando el informe del órgano competente para el otorgamiento de la autorización de transporte interurbano sea favorable, el ayuntamiento o, en su caso, la entidad competente en un área territorial de prestación conjunta podrá tramitar el correspondiente procedimiento para la adjudicación de las licencias de taxi.

En el supuesto de que el informe sea desfavorable, únicamente se podrá continuar la tramitación del expediente, referido de modo exclusivo al otorgamiento de la licencia de autotaxi, cuando en el mismo quede suficientemente acreditada la necesidad y rentabilidad del servicio, conforme a lo dispuesto en el artículo 9.2.



5. Con carácter previo a la resolución por el órgano municipal del procedimiento tendente a la adjudicación de las licencias de taxi, tendrá que remitirse a la Consejería competente en materia de transportes la documentación de las personas seleccionadas, a fin de que en el plazo máximo de tres meses emita informe de modo vinculante sobre el cumplimiento de los requisitos para poder ser titular de autorizaciones interurbanas de taxi. Una vez emitido dicho informe, el ayuntamiento, de modo congruente con lo dispuesto en el mismo, resolverá el procedimiento, adjudicando las correspondientes licencias de taxi.

6. Previa solicitud de la persona interesada a la que haya sido otorgada una licencia de taxi, la Consejería competente en materia de transportes otorgará de manera automática la autorización interurbana de taxi, siempre y cuando el solicitante cumpla todos los requisitos para poder ser titular de la citada autorización.

A los efectos de unificar el comienzo de vigencia de ambos títulos, la licencia de taxi estará condicionada en su eficacia a la fecha de otorgamiento de la autorización interurbana de taxi.

5.1º La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo propone la siguiente modificación respecto al título del artículo:
Artículo 8. Procedimiento coordinado para el otorgamiento **simultaneo** de licencias de autotaxi y autorizaciones interurbanas de taxi.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Esta modificación debe ser desestimada por las razones antes empleadas para desestimar las alegaciones referentes al artículo 7.

5.2º La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo propone igualmente la siguiente modificación del apartado 2 de este artículo:

2. A tal fin, **el Ayuntamiento o, en su caso, la entidad competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta**, solicitará informe...

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.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se acepta la citada modificación.

5.3 La Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara y la Asociación Toledana Rural del Taxi alegan en relación con lo dispuesto en el



apartado 2 de este artículo y a todos los puntos en los que se nombra "la asociación más representativa del taxi en el ámbito regional" que no entienden por qué se debe solicitar o contar solo con la "la asociación más representativa del taxi en el ámbito regional, ya que las asociaciones más pequeñas o con menor número de asociados, se ven discriminadas.

Del mismo modo, la Asociación Provincial de Transportes de Viajeros de Ciudad Real alegan que no están de acuerdo con la redacción prevista en este apartado 2 dado que en este tema todo el sector del transporte está involucrado y con intereses que en gran parte son comunes, por lo que el informe al que se hace referencia en este artículo se debería solicitar también a las Asociaciones Provinciales de Transportes de Viajeros y a las empresas afectadas directamente.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: La alegación de la Asociación Provincial de Transportes de Viajeros de Ciudad Real debe de ser desestimada ya que en este tema únicamente se considera conveniente consultar al sector del autotaxi como sector directamente afectado por la concesión de nuevas licencias.

Por el contrario, la alegación de la Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara y la Asociación Toledana Rural del Taxi si debe ser estimada, en consecuencia el artículo 8.2 queda redactado de la siguiente manera:

8.2. 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 competente en materia de transportes, un estudio previo de viabilidad técnica y económica, en el que se justifiquen la necesidad y conveniencia de las nuevas licencias en el ámbito territorial concreto, garantizando la suficiente rentabilidad de la explotación del servicio.

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.

5.4 CERMI Castilla-La Mancha (Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad) propone incorporar la perspectiva social en el estudio previo previsto en el apartado 2 de este artículo, y no solo ceñirlo a la visión técnica y económica. Por ello solicita la inclusión en la letra e) de este apartado 2 del siguiente párrafo:

e) El cumplimiento de la normativa vigente en lo que se refiere a la cuota de taxis accesibles.



PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: La propuesta debe ser aceptada.

5.5 La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo, la Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara, y la Asociación Toledana Rural del Taxi solicitan la reducción a tres meses del plazo de seis meses previsto en el apartado 3 de este artículo.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: La propuesta debe ser estimada.

5.6 La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo solicita la reducción a dos meses del plazo de tres meses previsto en el apartado 5 de este artículo.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se acepta la citada propuesta.

5.7º La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo propone también, en virtud del principio de proporcionalidad y de eficiencia, así como con la finalidad de evitar cargas accesorias al ciudadano, suprimir el apartado 6 del citado artículo, o en todo caso plantearse que fuera adjudicador de la licencia municipal el que comunique al órgano competente en materia de autorizaciones de transporte interurbano la adjudicación definitiva de las licencias.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta la citada propuesta, ya que, entendemos que la solicitud de la autorización interurbana de taxi a la Consejería competente en materia de transportes debe ser efectuada directamente por la persona interesada a la que le ha sido otorgada una licencia de taxi.

6º Artículo 9. Excepciones al principio de coordinación de títulos.

1. El otorgamiento de licencias de transporte urbano sin el otorgamiento de autorización de transporte interurbano, precisará la previa tramitación del correspondiente procedimiento en el que se acredite suficientemente la necesidad y rentabilidad del servicio con carácter estrictamente urbano. En este supuesto, no podrá otorgarse a la persona titular de la licencia municipal autorización de transporte interurbano hasta que hayan transcurrido cinco años desde el otorgamiento de aquélla.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior, la necesidad y rentabilidad del servicio de taxi con carácter estrictamente urbano deberá acreditarse mediante estudio técnico en el que se analicen los siguientes factores:

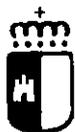


- a) Los niveles de oferta y demanda del servicio existentes en el correspondiente ámbito territorial en cada momento, considerando dentro de la oferta, las horas de servicio que prestan los vehículos adscritos a las licencias, así como la aplicación de nuevas tecnologías que optimizan y maximizan el rendimiento de la prestación del servicio.
- b) La evolución de las actividades comerciales, industriales, turísticas, económicas en general o de otro tipo que se realizan en cada municipio y que pueda generar una demanda específica del servicio del taxi.
- c) Las infraestructuras de servicios públicos del correspondiente ámbito territorial vinculadas a la sanidad, enseñanza, servicios sociales, espacios de ocio y las actividades lúdicas y deportivas, los transportes u otros factores que tengan incidencia en la demanda de servicios del taxi, tales como la influencia de las vías de comunicación, la situación del tráfico rodado, la extensión en la peatonalización de las vías de la ciudad, así como la implantación de carriles bici.
- d) El nivel de cobertura, mediante los servicios de transporte público, de las necesidades de movilidad de la población. En particular, se tendrá en cuenta el grado de desarrollo de los medios de transporte colectivos con la implantación de líneas nocturnas, así como el aumento en la diversidad de nuevos medios de transporte, el crecimiento de vehículos auto taxi que incrementan su número de plazas por encima de cinco y el aumento en el número de vehículos de arrendamiento con conductor o conductora.
- e) Grado de dispersión de los distintos núcleos urbanos que componen cada municipio.

3. Con carácter excepcional, y previa consulta al sector del autotaxi, podrán otorgarse autorizaciones para la prestación de servicios interurbanos, aun cuando el municipio no otorgue la correspondiente licencia municipal, cuando se den conjuntamente las siguientes circunstancias:

- a) Que habiéndose solicitado la correspondiente licencia municipal de transporte urbano, ésta haya sido denegada o no se haya notificado resolución expresa en el plazo de tres meses desde que la solicitud tuvo entrada en el Ayuntamiento.
- b) 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 la demanda de transporte interurbano en dicho municipio.

6.1 La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo señala en relación con lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, que si bien reproduce lo dispuesto en apartado 2 del artículo 41 de la Ley 14/2005, de 29 de septiembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en



Castilla-La Mancha, 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 de transporte interurbano hasta que hayan transcurrido cinco años desde el otorgamiento de aquélla"**.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta esta propuesta, por cuanto, de lo contrario estaríamos vulnerando el principio de jerarquía normativa, ya que, en ningún caso un reglamento puede vulnerar lo dispuesto en una Ley.

6.2 La Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara no está de acuerdo con la redacción prevista en la letra e) del apartado 3 de este artículo, ya que, no entiende como si se ha denegado una licencia municipal luego pueda otorgarse una prestación para la prestación de servicios interurbanos.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Esta alegación debe ser desestimada, por cuanto, este supuesto está recogido en el artículo 41.4 de la Ley 14/2005, de 29 de septiembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha.

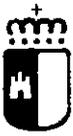
6.3 CERMI Castilla-La Mancha solicita añadir al final del apartado b) del apartado 3 de este artículo 9 el siguiente párrafo **"especialmente cuando se trate de taxis accesibles"**

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se estima la citada solicitud.

7º Artículo 10. Titularidad.

Solo podrán ser titulares de licencias de taxi las personas físicas o jurídicas, que no sean titulares de otras licencias de taxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo, y que acrediten el cumplimiento en todo momento a lo largo de la vigencia de la licencia de los siguientes requisitos:

a) 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 los 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 en España, resulten suficientes para amparar la realización de la actividad.



- b) Hallarse capacitado para el ejercicio de la actividad, entendiéndose la misma como la certificación de los conocimientos necesarios para el ejercicio de la actividad, otorgada por el órgano administrativo que corresponda.
- c) Acreditar la titularidad del vehículo de turismo al que vaya a referirse la licencia en cualquier régimen de utilización jurídicamente válido, que cumplan los requisitos previstos en los artículos 23 y 24.
- d) Cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas por la legislación vigente.
- e) Figurar inscritos y hallarse al corriente de sus obligaciones en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.
- f) Tener cubierto la responsabilidad civil por los daños que pudieran causarse en la prestación del servicio, según lo dispuesto en la normativa vigente.

7.1º Comisiones Obreras Castilla-La Mancha propone, dado a que existen familias que acumulan varias licencias, en algunos casos no explotadas, que restringen el acceso de terceros al derecho y empeoran la prestación del servicio, modificar el párrafo primero de este artículo en los siguientes términos:

Solo podrán ser titulares de licencias de taxi las personas físicas o jurídicas, que no sean titulares de otras licencias de taxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo **o sus familiares en primer grado de consanguinidad o afinidad**, y que acrediten el cumplimiento en todo momento a lo largo de la vigencia de la licencia de los siguientes requisitos:

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta esta modificación, ya que, la Administración no puede legalmente evitar en ningún caso que una persona se dedique a la misma profesión que sus familiares más cercanos.

7.2º La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo considera que esta limitación del número máximo de licencias por operador no respeta los principios de la LGUM, y particularmente el de necesidad y proporcionalidad, recogido en el artículo 5.

Fenasdimer-Tradiscu y la Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara también son contrarios a esta limitación, si bien, esta última Asociación únicamente solicita que no haya un número máximo de licencias por personas siempre y cuando las licencias estén operativas.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta esta consideración, ya que, esta Administración, al igual que el resto de Comunidades Autónomas, considera necesario limitar el número de licencias de taxis por titular con el fin de conseguir la mayor diversificación posible en el sector, tratando de evitar las



autorizaciones en los municipios con más demanda olvidando los pequeños núcleos rurales.

7.3º La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo considera también que debería distinguirse los requisitos según la titularidad de la licencia la ostente una persona física o jurídica.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Esta consideración no puede ser aceptada, ya que, de lo contrario estaríamos vulnerando el principio de igualdad.

7.4º Por último, la Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo señala que el requisito previsto en el apartado b) de este artículo sobre la capacidad para el ejercicio de la actividad ha de vincularse a lo previsto en el artículo 30, así como a lo previsto en el Real Decreto 1055/2015, de 20 de noviembre.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN. Esta solicitud debe ser estimada en parte, y, en consecuencia el apartado b) de este artículo queda redactado de la siguiente forma:

b) Hallarse capacitado para el ejercicio de la actividad, entendiéndose la misma como estar en la posesión de los permisos de conducción exigidos por el artículo 31 para el ejercicio de la actividad, otorgados por el órgano administrativo que corresponda.

8º Artículo 11. Ejercicio de la actividad por la persona titular.

1. Las personas titulares de licencias de auto-taxi deberán iniciar el ejercicio de la actividad en el plazo máximo de sesenta días naturales contados desde la fecha de la notificación de la adjudicación de las mismas.

La Administración o ente gestor competente podrá ampliar el plazo anterior, a solicitud de la persona titular, cuando exista causa justificada y acreditada por el solicitante.

2. Una vez iniciada la prestación del servicio, las personas titulares de las licencias no podrán dejar de prestarlo durante períodos iguales o superiores a treinta días consecutivos o sesenta alternos, en el plazo de un año, sin causa justificada. En todo caso se considerarán justificadas las interrupciones del servicio que sean consecuencia de los descansos



disfrutados con arreglo a lo establecido en el presente reglamento y las ordenanzas que rijan la prestación del servicio.

La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo propone la siguiente modificación del párrafo segundo del apartado 1 de este artículo:

El Ayuntamiento o, en su caso, la entidad competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta podrá ampliar el plazo anterior, a solicitud de la persona titular, cuando exista causa justificada y acreditada por el solicitante.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se acepta la citada modificación.

9º Artículo 12. Determinación del número de licencias de taxi.

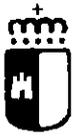
1. El otorgamiento de licencias de taxi vendrá determinado, en todo caso, por la necesidad y conveniencia del servicio a prestar al público atendiendo a la caracterización de la oferta y la demanda existente en el ámbito territorial, así como por el mantenimiento de la calidad del servicio y la rentabilidad en su explotación.

2. Como regla general, el número máximo de licencias de taxi por cada municipio se determinará de la siguiente manera:

- a) Municipios con una población igual o inferior a 5.000 habitantes: 1 licencia por cada 2.500 habitantes o fracción.**
- b) Municipios con una población superior a 5.000 e inferior o igual a 50.000 habitantes 1 licencia por cada 2.000 habitantes o fracción.**
- c) Municipios con una población superior a 50.000 habitantes: 1 licencia por cada 1.500 habitantes o fracción.**

3. A los efectos de la aplicación de las determinaciones establecidas en el apartado anterior, la fijación del número máximo de habitantes se efectuará atendiendo a las cifras oficiales de población resultantes del padrón municipal establecidas por el Instituto Nacional de Estadística.

4. Excepcionalmente los municipios podrán establecer un módulo o contingente específico, aun cuando del mismo resulte un número de licencias superior al que correspondería por aplicación del baremo general, determinado en el apartado anterior, siempre y cuando se apoye en un estudio técnico y económico, en el cual el municipio deberá en todo caso acreditar la necesidad y conveniencia de aumentar el número de



licencias en relación con la oferta y demanda existente en su ámbito territorial, así como justificar el alcance del umbral de rentabilidad mínima en su explotación.

Para acreditar dicha necesidad y conveniencia se analizará:

- a) La situación del servicio en calidad y cobertura antes del otorgamiento de nuevas licencias.**
- b) La configuración urbanística y de población del municipio.**
- c) Las necesidades reales de un mejor y más extenso servicio.**
- d) La repercusión en el conjunto del transporte de las nuevas licencias a otorgar.**

En todo caso habrá de tenerse en cuenta la existencia de servicios regulares de transporte personas de uso general, el grado de desarrollo de los medios de transporte urbano colectivo, las vías de comunicación, la existencia de servicios públicos que, aun estando fuera del término municipal, sean utilizados por sus habitantes (estaciones, hospitales, etcétera), la población flotante, la consideración turística, administrativa y universitaria del municipio, y cualesquiera otros factores que puedan influir en la oferta y demanda de transporte.

En el expediente que a este efecto se tramite se dará audiencia a la asociación más representativa del sector del taxi en el ámbito regional.

Será preceptivo en todo caso el informe de la Consejería competente en materia de transportes, el cual tendrá carácter vinculante, debiendo ser emitido en el plazo de tres meses. A estos efectos, el municipio remitirá el expediente una vez cumplimentado el trámite de audiencia indicado en el párrafo anterior.

9.1º La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo señala que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, viene manifestando su desacuerdo con la existencia de limitaciones al acceso a la actividad de auto-taxi.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se atiende esta consideración, ya que como se establece en el apartado primero de este artículo el otorgamiento de licencias de taxi debe estar condicionado por la oferta y la demanda existente en el ámbito territorial, y la rentabilidad en su explotación. De esta forma, tanto la normativa estatal (Ley 16/1987, de Ordenación de los Transportes Terrestres) como la autonómica (Ley 14/2005, de 29 de septiembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha) admiten la posibilidad de limitaciones cuantitativas, y la



compartimentación geográfica asociada a las mismas en el régimen autorizatorio de la actividad del taxi.

9.2º La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo propone igualmente sustituir tanto en el penúltimo párrafo del apartado 4 de este artículo como en el resto del articulado el término "asociación más representativa del sector del taxi" por "sector del taxi", expresión utilizada en la Ley 14/2005, de 29 de septiembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se acepta la citada propuesta, y, en consecuencia el penúltimo párrafo del apartado 4 de este artículo quedara redactado de la siguiente forma:

En el expediente que a este efecto se tramite se dará audiencia a **las asociaciones representativas del sector del taxi.**

9.3º La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo solicita también la reducción a dos meses del plazo de tres meses previsto en el párrafo sexto del apartado 4 de este artículo.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se acepta esta solicitud.

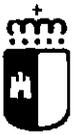
9.4º CERMI Castilla-La Mancha propone añadir una letra d) al apartado 2 de este artículo con el siguiente texto:

d) Cumplimiento de la obligación normativa estatal de que el 5% del parque total de taxis de cada localidad superior a 50.000 habitantes esté integrado por vehículos accesibles.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acceda a esta propuesta por estimarse innecesaria, por cuanto, este requisito ya es obligatorio por cumplimiento de la normativa estatal (Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad).

10 º Artículo 13. Adjudicación de licencias.

Las licencias serán otorgadas por los municipios o por la entidad competente en caso de las áreas territoriales de prestación conjunta, mediante el correspondiente procedimiento, cuyas bases deberán



someterse a los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación.

La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo considera que sería conveniente establecer en el proyecto normativo el procedimiento general de adjudicación de las licencias de auto-taxi.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se accede a esta solicitud ya que entendemos que la regulación de este procedimiento es competencia municipal. No obstante, se estima conveniente añadir al final de este artículo el siguiente párrafo **"debiendo respetarse en todo caso la legislación vigente en materia de contratación"**.

11º Artículo 14. Transmisión de las licencias de auto-taxi.

- 1. Las licencias serán transmisibles por actos inter vivos o mortis causa al cónyuge viudo o los herederos forzosos, con arreglo a lo previsto en el presente artículo.**
- 2. La persona titular de la licencia que se proponga transmitirla "inter vivos" solicitará la autorización del Ayuntamiento o ente que asuma sus funciones en la materia, señalando la persona a la que pretenda transmitir la licencia y precio en el que se fija la operación.**
- 3. El Ayuntamiento, o ente competente en materia de licencias, al que se solicite la autorización dispondrá del plazo de dos meses para ejercer el derecho de tanteo en las mismas condiciones económicas fijadas por el transmitente y la persona a la que pretende transmitir la licencia. Transcurrido dicho plazo sin haber ejercitado tal derecho, se entenderá que renuncia al ejercicio del mismo.**
- 4. En el supuesto de fallecimiento del titular de una licencia, los herederos adquirirán los derechos y obligaciones inherentes a la licencia de taxi, pudiendo optar por la explotación de la misma, previa la acreditación del cumplimiento de las condiciones exigidas por este reglamento o, en su caso, por la transmisión a un tercero conforme a lo establecido en este artículo. No se aplicará el derecho de tanteo en el caso de las transmisiones «mortis causa».**
- 5. La transmisión de las licencias únicamente se autorizará cuando el adquirente reúna los requisitos previstos en el presente reglamento para poder ser titular de la misma.**



6. La transmisión de la licencia de taxi no podrá autorizarse en las siguientes circunstancias:

a) Si no han transcurrido al menos tres años desde la adquisición por el transmitente de la condición de titular de la licencia de taxi y de la autorización interurbana de taxi.

La limitación temporal indicada no será de aplicación en caso de jubilación, fallecimiento o declaración de incapacidad para prestar el servicio de taxi.

b) Si el Ayuntamiento, se encuentra tramitando procedimiento de extinción o suspensión temporal de la licencia.

c) Si el transmitente y el adquirente no estuviesen al corriente de sus obligaciones tributarias y de seguridad social y las relacionadas con la actividad propia del servicio de taxi.

d) Si no estuviesen satisfechas las sanciones pecuniarias que hayan podido ser impuestas, por resolución administrativa firme, al transmitente o al adquirente, derivadas del ejercicio de la actividad como taxista.

e) Si el adquirente, ya fuese titular de otra licencia de taxi.

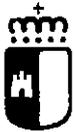
7. El vehículo a que se refiera la licencia transmitida podrá ser el mismo al que anteriormente estuvieran referidas, cuando el adquirente de éstas hubiera, a su vez, adquirido la disposición sobre tal vehículo mediante cualquier régimen de utilización jurídicamente válido o bien ser otro distinto aportado por el nuevo titular, siempre que se cumplan los requisitos para la sustitución de vehículos.

8. La persona que transmita una licencia de taxi no podrá volver a ser titular de otra licencia en el mismo municipio, hasta que transcurriese un periodo de tres años desde la transmisión.

9. La nueva persona titular de la licencia deberá comunicar la transmisión de titularidad a la Consejería competente en materia de transportes y solicitar la correspondiente autorización de transporte interurbano. No podrá iniciarse el ejercicio de la actividad urbana o interurbana hasta tanto se haya obtenido dicha autorización interurbana o el órgano competente para su otorgamiento se haya pronunciado expresamente sobre su innecesariedad, por tratarse de una licencia otorgada en las condiciones previstas en el artículo 9.

11.1 La Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara rechaza las limitaciones impuestas a las transmisiones de las licencias de taxi impuestas en las letras a) y e) del apartado 6 de este artículo.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se desestiman estas alegaciones, ya que, por una parte, con la limitación prevista en el apartado a) se trata de



evitar que las licencias sean adquiridas con la única finalidad de especular con ellas, y no con el de prestar el servicio del taxi, y, por otra, porque la limitación impuesta en el apartado e) es consecuencia lógica de lo dispuesto en el artículo 10 de este texto legal, en el cual se señala que solo podrán ser titulares de licencias de taxi las personas físicas o jurídicas, que no sean titulares de otras licencias de taxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo

11.2 La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo considera, respecto a lo dispuesto en el apartado 9 de este artículo, que en base a los principios de buena regulación, debería ser tramitada por el Ayuntamiento o por la entidad competente en un área Territorial de Prestación Conjunta la solicitud de informe favorable para la autorización de transporte interurbano.

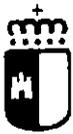
PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se considera conveniente aceptar esta propuesta, ya que, entendemos que tanto la comunicación de la transmisión de la titularidad como la solicitud de la autorización interurbana de taxi a la Consejería competente en materia de transportes debe ser efectuada directamente por la nueva persona titular de la licencia de taxi.

12º Artículo 18. Registro de licencias.

Los Ayuntamientos o entes que ejerzan sus funciones en esta materia llevarán un Registro de las licencias concedidas, en el que se irán anotando las diferentes incidencias relativas a su titularidad, vehículos afectos a las mismas, infracciones cometidas y sanciones impuestas, así como cualquier otra relativas a la licencia o autorización.

La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo considera que conforme a los principios de buena regulación y para una correcta aplicación de este reglamento, la CCAA debería dotarse de un registro autonómico integrado de licencias de auto-taxi adscrito a la Consejería de Fomento-

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se considera conveniente la creación de este registro autonómico, por cuanto, ya existe un Registro General de Autorizaciones en la aplicación SITRANGESTIÓN dependiente del Ministerio de Fomento.



13º Artículo 22. Adscripción de la licencia.

1. 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.

2. La antigüedad de los vehículos a los que estará adscrita la licencia no superará en ningún caso los diez años y en el momento en que solicite la licencia no podrá tener una antigüedad superior a 2 años contados desde su primera matriculación, cualquiera que sea el país en que ésta se haya producido.

3. El vehículo afecto a una licencia podrá sustituirse por otro, cuando así lo autorice el órgano municipal competente, mediante la referencia de la licencia al nuevo vehículo. Sólo se autorizará la sustitución cuando el vehículo sustituto cumpla los requisitos previstos en este reglamento y no rebase la antigüedad de dos años, contados desde su primera matriculación o, en otro caso, no supere la antigüedad del vehículo sustituido.

4. En el supuesto de accidente o avería del vehículo, la persona titular podrá continuar prestando el servicio, durante el tiempo que dure la reparación, mediante un vehículo de similares características al accidentado o averiado y que cumpla el resto de requisitos exigidos por la normativa vigente para poder prestar el servicio, previa comunicación al Ayuntamiento o ente correspondiente de las circunstancias que lo justifican y de la entrega de la copia del permiso de circulación del vehículo de sustitución. El vehículo que sustituya al originalmente adscrito a la licencia tendrá temporalmente el carácter de adscrito a la misma.

Una vez superadas las circunstancias que le obligaron a sustituirlo provisionalmente, la persona titular de la licencia deberá notificar al Ayuntamiento o ente correspondiente, en el plazo de diez días naturales, la vuelta a la prestación del servicio con el vehículo adscrito a la licencia.

5. La desvinculación del vehículo sustituido respecto de la licencia y la referencia de ésta al vehículo sustituto, deberán ser simultáneas, debiendo el municipio, o ente que ejerza sus competencias en la materia, comunicar dicha circunstancia al órgano competente en la autorización de transporte interurbano, y la persona titular de la licencia solicitar la oportuna sustitución del vehículo en la autorización de transporte interurbano.



13.1 la Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha propone dar al apartado 2 de este artículo la siguiente redacción:

2. La antigüedad de los vehículos a los que estará adscrita la licencia no superará **con carácter general** los diez años y en el momento en que solicite la licencia no podrá tener una antigüedad superior a 2 años contados desde su primera matriculación, cualquiera que sea el país en que ésta se haya producido.

No obstante, los vehículos adaptados y los vehículos cuya licencia esté adscrita a una localidad con un número de habitantes inferior a 20.000 habitantes no podrán tener una antigüedad superior a quince años.

Asimismo, la Asociación Provincial de Taxis de Cuenca (ACUTAX) propone que se añada al apartado 2 de este artículo el siguiente párrafo:

La exigencia de la edad máxima de diez años referida en el párrafo anterior, no será exigida a los vehículos adscritos a licencias en municipios cuya población no supere los 20.000 habitantes, y siempre que estos acrediten la superación de las inspecciones técnicas correspondientes.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Ambas propuestas deben ser desestimadas, por cuanto, entendemos que permitir que los vehículos adscritos a las licencias de taxis tengan una antigüedad superior a los diez años puede incidir negativamente en la condiciones calidad y seguridad requeridas para un vehículo de transporte público. No obstante, se considera conveniente aumentar a treinta y seis meses a partir de de la entrada en vigor de este reglamento, el plazo de veinticuatro meses previsto en la Disposición adicional tercera, a partir del cual será exigible este requisito de antigüedad de los vehículos.

13.2 Fenadismer-Tradiscu no está de acuerdo por confusa con la redacción dada al apartado 3 de este artículo.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Esta alegación debe ser desestimada al entenderse que la redacción del apartado 3 de este artículo no se presta a confusión alguna.

13.3 La Asociación Toledana Rural del Taxi y la Asociación Provincial de Transportes de Viajeros de Ciudad Real no están de acuerdo con lo previsto en el apartado 4 de este artículo, ya que consideran que el vehículo adscrito a una licencia de taxi, debe cumplir una serie de requisitos que un vehículo particular no necesita cumplir.



PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se entiende conveniente aceptar estas consideraciones, ya que, en el propio apartado 4 de este artículo se establece que en caso de accidente o avería el vehículo sustituto ha de cumplir el resto de requisitos exigidos por la normativa vigente para poder prestar el servicio.

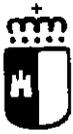
14º Artículo 23. Características de los vehículos.

Los vehículos a los que hayan de referirse las licencias, deberán estar clasificados como turismos y constar tal denominación en su correspondiente ficha de características técnicas, presentando en todo caso las siguientes características:

- a) Estar matriculados y habilitados para circular.
- b) Hallarse vigente la última inspección técnica periódica que legalmente les corresponda.
- c) Las dimensiones mínimas y las características del interior del vehículo y de los asientos serán las precisas para proporcionar al usuario la seguridad y comodidad propias de este tipo de servicios. En todo caso, deberán contar con un mínimo de cuatro puertas y una capacidad mínima de maletero de 330 litros.
- d) Deberán ir provistos de un extintor de incendios homologado y en buen estado de uso.
- e) Tanto en las puertas como en la parte posterior, el vehículo llevará el número suficiente de ventanillas para conseguir la mayor visibilidad, luminosidad y ventilación posibles, provistas de vidrios transparentes e inastillables.
- f) Deberán llevar la placa de servicio público y los distintivos propios que los identifiquen como tales.
- g) Las demás características incluidas las relativas a la accesibilidad, las condiciones de limpieza o la instalación de dispositivos de seguridad o sistemas de comunicación que el órgano competente regule en sus respectivas ordenanzas por estimarlas convenientes, a fin de garantizar una adecuada prestación del servicio.

CERMI Castilla-La Mancha propone añadir a la letra g) a este artículo 23 tras "o sistemas de comunicación" "como el bucle magnético para uso de personas con discapacidad auditiva y otras, lectura fácil, pictogramas, etc", que el órgano competente...

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se estima esta propuesta, en consecuencia, este apartado g) queda redactado de la siguiente manera:



g) Las demás características incluidas las relativas a la accesibilidad, las condiciones de limpieza o la instalación de dispositivos de seguridad o sistemas de comunicación, **tales como el bucle magnético o pictogramas**, que el órgano competente regule en sus respectivas ordenanzas por estimarlas convenientes, a fin de garantizar una adecuada prestación del servicio.

15º Artículo 25. Número de plazas.

1. Con carácter general, y sin perjuicio de las excepciones previstas en este reglamento, los vehículos destinados al transporte público de personas en vehículos de turismo contarán con una capacidad de cinco plazas incluida la del conductor.

2. Asimismo, en el caso de vehículos adaptados para el transporte de personas en silla de ruedas, se admitirá una capacidad de cinco plazas más una, siempre que en el correspondiente certificado de características técnicas conste que una de las plazas corresponde a una persona usuaria de silla de ruedas.

3. Con carácter excepcional, los municipios, previo informe favorable de la Consejería competente en materia de transportes, o esta última cuando se trate de servicios zonales o interurbanos, podrán autorizar, el aumento de plazas de los vehículos hasta un máximo de nueve incluida la del conductor, atendiendo especialmente a una deficiente prestación de los servicios por los servicios de transporte regulares de uso general existentes y a las características de la zona donde haya de prestarse el servicio.

15.1 Fenadismer-Tradiscu solicita un aumento del número de plazas destinadas a la realización del transporte de viajeros, pasando de las 5 plazas indicadas en el apartado 1 de este artículo a las 7 plazas, al considerarse éstas las más adecuadas para el transporte en determinadas situaciones, tales como los servicios de asistencia en carretera, por el traslado de las personas que ocupan los vehículos averiados o accidentados o el transporte que se produce en determinados lugares donde el transporte regular no cubre el servicio que necesitan los habitantes de las zonas menos asistidas por este tipo de transporte regular y requieren los servicios de un taxi.

Asimismo, la Asociación Toledana Rural del Taxi, solicita que debe procederse a la concesión automática de nueve plazas incluida la de movilidad reducida, a la libre elección del titular de la licencia y sin tener en cuenta el número de habitantes del Ayto al que se encuentre adscrita la licencia, ya que, considera que existe una contradicción entre lo dispuesto en los artículos 2.1 y 25.3 de este texto legal, habida cuenta de que el primero de ellos como definición de



autotaxi determina como nueve el máximo de plazas incluido el conductor, si bien, una vez entrados en el articulado del mismo, en concreto en el art. 25.3 podemos observar cómo se limita el número de plazas a cinco incluido el conductor, dejando el resto de vehículos que tengan un número de plazas superior al sometimiento a previa autorización.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Estas propuestas no pueden ser estimadas, por ser contrarias a lo dispuesto en el artículo 45.1 de la Ley 14/2005, de 29 de septiembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, en el cual se establece que "Los servicios de transporte en vehículos de turismo se autorizarán como norma general para cinco plazas, incluida la persona que conduce..."

Asimismo, no podemos compartir la alegación de la la Asociación Toledana Rural del Taxi referente a la contradicción existente entre los artículos 2.1 y 25.3 de este reglamento, ya que, en el artículo 2.1 únicamente se señala que aquel transporte público discrecional de personas en vehículos de turismo, con una capacidad igual o inferior a las nueve plazas, incluida la del conductor, realizado por cuenta ajena y con el derecho a percibir el pago de un precio por dicha prestación, es un servicio de taxi o auto-taxi, pero en ningún caso se dice en el mismo que un transporte de en vehículos de turismo, con una capacidad de cinco plazas que cumpla los anteriores requisitos no pueda ser considerado como servicio de taxi.

15.2 La Federación Regional del Taxi de Castilla-La Mancha, considerando que la sujeción a unos requisitos determinados para la autorización del aumento de plazas hasta nueve, no constituye o debe constituir necesariamente un elemento de excepcionalidad, ya que, esta medida posibilita una mejora sustancial en la prestación del servicio y una mejor respuesta a la demanda del mismo, en aquellos municipios donde concurren estos requisitos, propone dar al apartado 3 de este artículo la siguiente redacción:

"Con carácter **general**, los municipios, previo informe de la Consejería competente en materia de transportes, o esta última cuando se trate de servicios zonales o interurbanos, **autorizarán**, el aumento de plazas de los vehículos hasta un máximo de nueve incluida la del conductor, atendiendo especialmente a las características de la zona donde haya de prestarse el servicio".

Por el contrario, la Asociación Provincial de Transportes de Viajeros de Ciudad Real, por una parte, rechaza que el apartado 3 de este artículo se aplique a todos los vehículos, y no solo a los de la clase C, y, por otra, considera que si



en la Tarjeta de Transportes que se otorga al vehículo auto-taxi consta un número de plazas, este número debe de ser el que el vehículo tenga realmente y no se puede permitir que para una autorización de cinco plazas incluido el conductor se adscriba un vehículo de más plazas, ya que estarían sin autorización para el resto de servicios.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Ambas propuestas deben ser desestimadas, por ser contrarias a lo dispuesto en el artículo 45.3 de nuestra Ley 14/2005, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, el cual establece que "Los Municipios, previo informe de la Consejería competente en materia de transportes, o esta última cuando se trate de servicios zonales o interurbanos, podrán autorizar con carácter excepcional, el aumento de plazas por encima de cinco, sin superar en ningún caso las nueve plazas incluida la persona que conduce, previa justificación de la necesidad de dicha medida en función de las características orográficas, demográficas, actividad económica o distribución de servicios de transporte colectivo que permitan cubrir adecuadamente las necesidades de la demanda"..

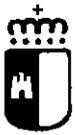
16º Artículo 26. Color y distintivos de los vehículos.

1. Los municipios establecerán los colores y distintivos que permitan identificar a los vehículos que prestan el servicio de auto-taxi.

2. En todo caso se hará constar de manera visible en el exterior de los vehículos, el número de licencia a que se encuentre afecto. Además, en aquellos municipios donde no sea obligatorio el taxímetro, harán constar en el exterior del vehículo (en ambas puertas delanteras) el escudo y nombre de la localidad a la que están adscritas, conforme a las previsiones que a tal efecto realice el Ayuntamiento, con relación a las dimensiones y color de los identificativos del auto-taxi. Asimismo en dichos municipios se podrá optar por instalar un módulo indicador en el exterior del vehículo que deberá situarse en la parte delantera del techo y el cual deberá llevar inscrito el nombre del Ayuntamiento otorgante de la licencia y contendrá la palabra "Taxi", no pudiendo contener otras inscripciones.

La Consejería competente en materia de transportes determinará el color y distintivos en caso de generar confusión entre localidades limítrofes.

16.1 La Asociación Toledana Rural del Taxi entiende que este artículo 26 vulneraría lo dispuesto en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por



el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta la citada alegación, ya que no se entiende que este artículo vulnere lo establecido en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

16.2 La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo señala que a pesar de que el apartado 2 del artículo 41 de la Ley 14/2005, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, establece que en el supuesto excepcional de que se otorguen licencias municipales de auto-taxi sin el otorgamiento simultáneo de autorización de transporte interurbano, los vehículos deberán llevar visible el distintivo que se establezca reglamentariamente identificativo de la citada limitación, en este artículo no se regula nada al respecto.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo, tanto en el supuesto excepcional de que se otorguen licencias municipales de auto-taxi sin el otorgamiento simultáneo de autorización de transporte interurbano, como en cualquier otro supuesto, serán los municipios quienes establecerán los distintivos que permitan identificar a los vehículos que prestan el servicio de auto-taxi.

16.3 La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo también considera que en el párrafo segundo del apartado 2 de este artículo 26, 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).

Asimismo, la Federación Regional del Taxi propone dar al citado párrafo la siguiente redacción:

La Consejería competente en materia de transportes determinará el color y distintivos en caso de generar confusión entre localidades limítrofes. Dichos distintivos deberán ser permanentes (adhesivos o pintura) no admitiéndose otro formato como por ejemplo distintivos imantados.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta por innecesaria la propuesta de la Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo, No obstante, si se considera conveniente estimar en parte la propuesta de la Federación Regional del Taxi, en consecuencia el párrafo



segundo del apartado 2 de este artículo 26 quedará redactado de la siguiente forma:

La Consejería competente en materia de transportes determinará el color y distintivos en caso de generar confusión entre localidades limítrofes. **Dichos distintivos deberán tener carácter permanente.**

17º Artículo 27. Publicidad.

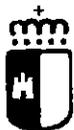
Con sujeción a la legislación vigente en materia de publicidad, tráfico y seguridad vial, los municipios podrán autorizar a las personas titulares de las licencias para contratar y colocar anuncios publicitarios tanto en el interior como en el exterior, siempre que se conserve la estética de éste, no impidan la visibilidad o generen peligro, y no contenga publicidad sexista o que denigre a la mujer.

CERMI Castilla-La Mancha propone añadir al final de este artículo “**u otras que sean ilegales**”.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se estima esta propuesta por considerarse innecesaria, por cuanto, es evidente, se refleje o no en el articulado de este reglamento, que no estará permitida toda publicidad que sea ilegal.

18º Artículo 28. Taxímetro e indicadores exteriores.

- 1. Los vehículos adscritos al servicio de taxi deberán ir provistos del correspondiente taxímetro de forma que resulte visible para el viajero la lectura del precio del transporte, debiendo estar iluminado cuando se encuentre en funcionamiento. El taxímetro deberá estar conectado al módulo exterior.**
- 2. Los taxímetros se ajustarán a las disposiciones vigentes que sean de aplicación, cuyo cumplimiento será verificado con anterioridad a su primera utilización en un vehículo para la prestación del servicio.**
- 3. El taxímetro y módulo luminoso deberán estar debidamente comprobados y precintados por el órgano administrativo competente y pasar sus correspondientes revisiones periódicas.**
- 4. La instalación de taxímetro no será obligatoria en los ayuntamientos de menos de 20.000 habitantes que no estén integrados en un área territorial de prestación conjunta, salvo que el ayuntamiento o ente que**



corresponda, estableciéndose su obligatoriedad atendiendo a circunstancias tales como el carácter turístico del municipio, el incremento estacional de su población, la petición de la mayoría de los titulares de licencia de taxi existentes en el municipio u otras causas justificadas, si bien, se mantiene en estos casos la obligación de llevar los distintivos en el vehículo que identifiquen el ejercicio de la actividad de autotaxi.

5. No obstante, el municipio o la entidad competente en el Área Territorial de Prestación Conjunta, podrán eximir de la obligación de llevar taxímetro y módulo. En estos casos se mantiene igualmente la obligación de llevar en el vehículo los distintivos que identifiquen el servicio de taxi y se adoptarán medidas tendentes a impedir el cobro abusivo o fraudulento.

La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo propone unificar la terminología en relación al módulo exterior luminoso, así en el título del articulado establece "indicadores exteriores", en el apartado 1 "modulo exterior", en el apartado 3 "Modulo luminoso" y en el apartado 5 "módulo".

Igualmente propone dar al apartado 2 la siguiente redacción:

"Los taxímetros y los módulos exteriores luminosos se ajustaran a las disposiciones...."

Por último, en relación con los apartados 4 y 5 debería de clarificarse la redacción sobre si la obligación de llevar taxímetro incluye también al módulo luminoso exterior, ya que, no se dice nada al respecto. Además entendemos que en ambos supuestos se han de adoptar las medidas pertinentes para impedir el cobro abusivo o fraudulento, como por ejemplo el establecimiento de un sistema de recorridos con tarifa fija.

Por su parte, CERMI Castilla-La Mancha propone añadir al final del apartado 1 de este artículo la siguiente frase **"y será parlante, de forma que una persona con discapacidad visual pueda saber lo que marca de forma acústica"**

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se aceptan en parte estas propuestas y en consecuencia se modifica el título y los apartados 1, 3, y 5 de este artículo quedan redactados de la siguiente manera:

Artículo 28. Taxímetro y modulo exterior luminoso.

1. Los vehículos adscritos al servicio de taxi deberán ir provistos del correspondiente taxímetro de forma que resulte visible para el viajero la lectura



del precio del transporte, debiendo estar iluminado cuando se encuentre en funcionamiento. El taxímetro deberá estar conectado al módulo exterior luminoso.

De igual forma, los taxímetros de los vehículos adscritos a las nuevas licencias otorgadas con posterioridad a la entrada en vigor de este Reglamento, deberán ser parlantes, de forma que una persona con discapacidad visual pueda saber lo que marca de forma acústica.

3. El taxímetro y el módulo exterior luminoso deberán estar debidamente comprobados y precintados por el órgano administrativo competente y pasar sus correspondientes revisiones periódicas.

5. No obstante, el municipio o la entidad competente en el Área Territorial de Prestación Conjunta, podrán eximir de la obligación de llevar taxímetro y módulo exterior luminoso. En estos casos se mantiene igualmente la obligación de llevar en el vehículo los distintivos que identifiquen el servicio de taxi y se adoptarán medidas tendentes a impedir el cobro abusivo o fraudulento.

19º Artículo 31 (antiguo artículo 30). Requisitos de los conductores.

1. Las personas que hayan de conducir, bien como titulares, bien como asalariadas o autónomas colaboradoras, los vehículos adscritos a las licencias de autotaxi, deberán cumplir los siguientes requisitos:

- a) Hallarse en posesión del permiso de conducción suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial.
- b) Disponer, en su caso, del correspondiente permiso de conductor profesional de taxi de acuerdo con lo previsto en el apartado 2 del presente artículo.
- c) Figurar dada de alta y al corriente de pago en el régimen correspondiente de la Seguridad Social.

2. Los municipios o la entidad competente en un Área Territorial de Prestación Conjunta, cuando así lo establezcan sus ordenanzas, podrán exigir que los conductores, ya sean titulares de las licencias, contratados, o autónomos colaboradores, obtengan el correspondiente permiso de conductor profesional de taxi. Dicho permiso acreditará la posesión del permiso de conducción exigido por la normativa vigente y los conocimientos necesarios para la prestación de la adecuada atención a los usuarios y la correcta prestación del servicio.



Las ordenanzas determinarán los requisitos exigidos, el procedimiento para la obtención del permiso de conductor profesional de taxi así como su plazo de validez y extinción.

La Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo señala que debe plantearse si el requisito previsto en la letra b) del apartado 1 de este artículo (permiso conductor profesional de taxi) respeta los principios de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM), y particularmente el de necesidad y proporcionalidad, recogido en el artículo 5, ya que, no se puede inferir que de la exigencia de una determinada acreditación de aptitud para el ejercicio de la actividad del taxi vaya resultar una mejora de la calidad o de la seguridad.

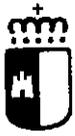
PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta esta propuesta, ya que, entendemos que la exigencia por parte de los Ayuntamientos de un permiso de conductor profesional del taxi si puede incidir positivamente en la mejora del servicio, pues la obtención de este permiso acreditará que reúne los conocimientos necesarios para la prestación de la adecuada atención a los usuarios y la correcta prestación del servicio.

20º Artículo 32 (antiguo artículo 31). Prestación por la persona titular de la licencia.

- 1. La prestación del servicio de taxi será realizada por la persona titular de la licencia, con las excepciones previstas en este reglamento.**
- 2. En los municipios de más de 5.000 habitantes, el titular de la licencia tendrá plena dedicación a la profesión.**

La Secretaria General de la Consejería de la Economía, Empresas, y Empleo entiende que el requisito previsto en el apartado 2 de este artículo parece en principio no justificado y desproporcionado de conformidad con el artículo 5 de la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM).

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se entiende desproporcionado este requisito, ya que, considerando que la explotación de una licencia de taxi es rentable económicamente en los municipios mayores de 5.000 habitantes, con este requisito se pretende conseguir que todas las licencias de taxis sean realmente explotadas por su titular, evitando de esta forma que se especule con ellas.



21º Artículo 33 (antiguo artículo 32). Prestación del servicio por otros conductores.

1. En los supuestos excepcionales de fallecimiento, invalidez del titular, incapacidad temporal y demás situaciones sobrevenidas, debidamente acreditadas que impidan la prestación personal del servicio, podrá explotarse la licencia mediante la contratación de un conductor asalariado o de un autónomo colaborador.

2. Podrá, asimismo, contratarse los servicios de un conductor asalariado o de un autónomo colaborador, durante un plazo máximo de 24 meses a contar desde el momento de la jubilación, cuando el titular de la licencia se haya jubilado. Transcurrido dicho tiempo máximo deberá transmitir la licencia o el ente correspondiente procederá a su revocación.

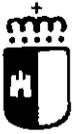
3. Igualmente, podrán contratarse los servicios de conductores asalariados o autónomos colaboradores para la explotación del taxi en horario diferente al que corresponda al titular, con un máximo de un conductor por licencia.

4. Las contrataciones de otros conductores precisarán de autorización expresa del Ayuntamiento o ente que ejerza sus funciones en esta materia, quien comprobará el cumplimiento de los requisitos exigibles a dichos conductores recogidos en el artículo 30 y la adecuación de las condiciones del ejercicio de la actividad con las previsiones de la correspondiente Ordenanza.

21.1 La Secretaria General de la Consejería de la Economía, Empresas, y Empleo considera que no parece justificado el régimen de autorización previsto en el apartado 4 de este artículo, por lo que propone que se sustituya por una mera comunicación o declaración o declaración responsable, sin perjuicio de las inspecciones que puedan llevar acabo las autoridades competentes.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: La propuesta debe ser desestimada, pues se entiende conveniente para una mejor prestación del servicio, que los Ayuntamientos comprueben previamente antes de la iniciación de la prestación de los servicios, que los conductores contratados reúnen todos los requisitos exigidos en este reglamento, y, en su caso, en la correspondiente Ordenanza, para conducir los vehículos adscritos a las licencias de auto-taxi.

21.2 Comisiones Obreras Castilla-La Mancha propone añadir un apartado 5 a este artículo con la siguiente redacción:



5. En todo caso la contratación de trabajos asalariados llevará aparejada la aplicación del Convenio Colectivo sectorial de referencia en vigor (Convenio colectivo nacional para el sector de auto-taxi) y el respeto al conjunto de resto de normativa laboral de aplicación.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta esta propuesta, por estimarse innecesaria, pues es obvio, que toda contratación de trabajadores asalariados debe cumplir con la correspondiente normativa laboral que le sea de aplicación.

22º Artículo 35 (antiguo artículo 34). Inicio del servicio interurbano.

1. Como regla general, los servicios de transporte interurbano deberán iniciarse en el término del municipio al que corresponda la licencia de transporte urbano a la que se encuentre adscrito el vehículo correspondiente. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en el que son recogidas las personas pasajeras de forma efectiva.

2. Se exceptúan en su caso los servicios realizados en Áreas Territoriales de Prestación Conjunta y aquellos otros en que exista contratación previa o hayan de cubrir zonas carentes de licencias, de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento. Asimismo se exceptúan los servicios realizados con un vehículo adaptado para transportar usuarios con sillas de ruedas en el supuesto contemplado en el artículo 41.7, los servicios especializados previstos en el apartado b) del artículo 36 que se ajustaran a lo dispuesto en la correspondiente autorización, y los servicios para el traslado de personas víctimas de violencia de género y de sus hijos en los términos previstos en el artículo 35.4.

La Asociación Local de Taxis de Toledo critica la expresión del apartado 2 de este artículo "**aquellos otros en que exista contratación previa**" por entender que deja un margen de interpretación tan amplio que podría dar a entender que cualquier taxi pudiese ir a recoger usuarios de su localidad en cualquier otra localidad.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Es evidente que la excepción prevista en este artículo consistente en que los servicios de transporte interurbano pueden iniciarse en un término municipal distinto al del domicilio de la licencia, "en aquellos casos en que exista contratación previa", únicamente se permite en los supuestos contemplados en este reglamento, ya que, en el propio apartado 2 de este artículo se añade a continuación "**de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento**". De tal forma entendemos que con



esta redacción queda lo suficientemente claro, que solo se exceptúa de la regla general prevista en el artículo 35.1, cuando exista contratación previa, en los supuestos previstos en el apartado 1 del artículo 36, esto es, en aeropuertos o en estaciones ferroviarias o de autobuses, siempre y cuando además se cumplan los demás requisitos previstos en este artículo 36.

No obstante, para una mayor claridad, se da nueva redacción al apartado 2 de este artículo, que queda redactado de la siguiente manera:

2. Se exceptúan en su caso los servicios realizados en Áreas Territoriales de Prestación Conjunta y **aquellos otros que hayan de cubrir zonas carentes de licencias o en los que exista contratación previa**, de acuerdo con lo establecido en el presente reglamento. Asimismo se exceptúan los servicios realizados con un vehículo adaptado para transportar usuarios con sillas de ruedas en el supuesto contemplado en el artículo 44.7, los servicios especializados previstos en el apartado b) del artículo 37 que se ajustaran a lo dispuesto en la correspondiente autorización, y los servicios para el traslado de personas víctimas de violencia de género y de sus hijos en los términos previstos en el artículo 36.4.

23º Artículo 36 (antiguo artículo 35). Servicios atendidos por taxis de distintos municipios.

1. No obstante lo dispuesto con carácter general en el artículo 35.1, los servicios de recogida de personas en aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de transporte discrecional en vehículo de turismo domiciliadas en municipios distintos a aquél en que se ubica el aeropuerto de que se trate, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en que esté domiciliada la autorización.

Mediante Orden de la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes, y previo informe de los municipios afectados y de la asociación más representativa del sector en el ámbito regional, podrá extenderse el régimen señalado en este apartado a los servicios de recogida de personas en estaciones ferroviarias o de autobuses, cuando entiendan que ello contribuirá a dotar de una mayor fluidez y eficacia al sistema general de transporte público de personas.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, cuando las autorizaciones domiciliadas en el término municipal en que se ubiquen aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses, ferias, mercados y otros similares en los que se genere un tráfico importante que afecte a varios municipios, no basten para atender esta demanda de transportes, la Consejería



competente en materia de transportes podrá establecer, previo informe de los municipios afectados, un régimen específico que incluya la posibilidad de que vehículos con licencia o residenciados en otros municipios realicen servicios con origen en los referidos puntos de generación de tráfico.

3. Asimismo, la Consejería competente en materia de transportes podrá autorizar, previa audiencia de los municipios afectados, la recogida de personas en aquellos municipios que no dispongan de licencias y en los que no se considere necesario su otorgamiento atendiendo a sus especiales características o su reducido número de población, por parte de los titulares de licencias de municipios próximos.

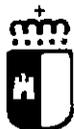
4. De igual forma, los vehículos con licencias de autotaxi, que hayan sido previamente habilitados a tal efecto por el Instituto de la Mujer de Castilla-La Mancha, podrán trasladar a personas víctimas de violencia de género y a sus hijos, a centros sanitarios, casas de acogida o Juzgados, aunque ello implique la recogida de pasajeros fuera del término del municipio que les haya otorgado la correspondiente licencia.

23.1 La Asociación Local de Taxis de Toledo se opone a la ampliación de la excepcionalidad que permite el párrafo segundo del apartado 1 de este artículo a las Estaciones de Autobuses, ya que, creen que no se contemplan en la Ley 14/2005, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No es cierto que la ampliación de la excepcionalidad que permite el párrafo segundo del apartado 1 de este artículo a las Estaciones de Autobuses, no se contempló en la Ley 14/2005, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha, ya que, el artículo 46 de la citada Ley establece, que como regla general los servicios de transporte interurbano en auto-taxi deberán iniciarse en el término del municipio al que corresponda la licencia de transporte municipal, **salvo en los supuestos en que la normativa estatal o autonómica** determine que los vehículos que hubiesen sido previamente contratados puedan tomar el pasaje fuera del municipio en que se hallen residenciados.

Así, en el artículo 127.11 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes se establece lo siguiente:

1. "No obstante lo dispuesto con carácter general en el artículo 125, los servicios de recogida de viajeros en puertos y aeropuertos que hayan sido previa y expresamente contratados, podrán ser prestados al amparo de autorizaciones de transporte discrecional en vehículo de turismo domiciliadas



en municipios distintos a aquél en que se ubica el puerto o aeropuerto de que se trate, siempre que el destino de tales servicios se encuentre en el municipio en que esté domiciliada la autorización.

El Ministro de Fomento, y en sus respectivos ámbitos territoriales las comunidades autónomas que, por delegación del Estado ostenten la competencia para el otorgamiento de las autorizaciones de transporte discrecional en vehículos de turismo, podrán extender el régimen señalado en este apartado a los servicios de recogida de viajeros en estaciones ferroviarias o **de autobuses**, cuando entiendan que ello contribuirá a dotar de una mayor fluidez y eficacia al sistema general de transporte público de viajeros”.

23.2 La Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara solicita que sea incluido el Hospital Provincial de Guadalajara en los supuestos previstos en el apartado 1 de este artículo.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se puede estimar esta propuesta, ya que, de acuerdo con lo previsto en la normativa estatal y autonómica antes transcrita, la excepcionalidad prevista en el apartado 1 de este artículo, solo puede ser aplicable a aeropuertos, estaciones ferroviarias o de autobuses.

23.3 La Asociación Local de Taxis de Toledo y la Federación Regional del Taxi de Toledo consideran que no solo se debe requerir el informe de los municipios afectados en el supuesto contemplado en el párrafo segundo del apartado 1 de este artículo, sino que este informe además debe ser favorable, ya que, entienden que es el municipio quien mejor conoce las características del transporte regular en su ámbito territorial, y por tanto, la eventual necesidad de dotarlo de “mayor fluidez y eficacia”.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se estima esta propuesta, ya que, la competencia para extender el régimen señalado en el párrafo primero de este artículo corresponde a esta Comunidad Autónoma, y si se exigiese que el informe de los municipios sea favorable, esta competencia perdería su virtualidad, ya que, entonces la decisión de si extender o no a las estaciones ferroviarias o de autobuses el régimen previsto en el párrafo primero del apartado 1 de este artículo prácticamente correspondería a los municipios y no a esta Administración.

23.4 La Asociación Local de Taxis de Toledo no está de acuerdo con que solo se solicite el informe de la asociación más representativa del sector, al considerar que debería estar también la asociación más representativa en el ámbito local en que este situada la estación ferroviaria, y, en consecuencia propone dar la siguiente redacción al párrafo segundo del apartado 1 de este artículo:



“Mediante Orden de la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes, y previo informe **favorable de todos** los municipios afectados y de la asociación más representativa del sector en el ámbito regional y **local en su caso**, podrá extenderse el régimen señalado en este apartado a los servicios de recogida de personas en estaciones ferroviarias o de autobuses, cuando entiendan que ello contribuirá a dotar de una mayor fluidez y eficacia al sistema general de transporte público de personas”.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se estima en parte esta propuesta, en consecuencia, el párrafo segundo del apartado 1 de este artículo queda redactado de la siguiente manera:

“Mediante Orden de la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes, y previo informe de los municipios afectados y **de las asociaciones representativas del sector del taxi**, podrá extenderse el régimen señalado en este apartado a los servicios de recogida de personas en estaciones ferroviarias o de autobuses, cuando entiendan que ello contribuirá a dotar de una mayor fluidez y eficacia al sistema general de transporte público de personas”.

23.5 La Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara solicita que sea incluido el Hospital Provincial de Guadalajara en los supuestos previstos en el apartado 2 de este artículo.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta esta propuesta por considerarse innecesaria, ya que la lista de lugares contemplada en el apartado 2 de este artículo no es taxativa, al añadirse “y otros similares”, por lo que en principio no existiría ningún problema, si las circunstancias lo requieren, para extender el régimen específico previsto en el mismo al Hospital Provincial de Guadalajara

23.6 La Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara y la Asociación Toledana Rural del Taxi, se oponen a lo dispuesto en el apartado 4 de este artículo, ya que, los primeros no entienden por qué estos servicios no los puede realizar el taxi del municipio y se faculta al Instituto de la Mujer para autorizar a otros taxis, y los segundos, consideran que se vulneraría lo establecido en la normativa superior jerárquica reguladora del transporte terrestre, esto es, el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (artículos 125, 126, y 127), ya que, en dicho RD se señala que los servicios del taxi “deberán iniciarse en el término municipal en que se encuentre domiciliada la autorización de transporte y a tal efecto, se entenderá, en principio, que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidos los pasajeros de forma efectiva.



PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se desestiman estas propuestas, ya que, ni la normativa estatal ni nuestra Ley (art.46.1) prohíben que en supuestos excepcionales el servicio del taxi pueda iniciarse en un término municipal distinto aquel en que se encuentre domiciliada la licencia de taxi, ya que, únicamente establecen la regla general de que los servicios del taxi deban iniciarse en el término municipal en que se encuentre domiciliada la licencia de taxi. En este supuesto concreto, la justificación de esta excepción está en que para realizar estos servicios los taxistas deben tener una preparación especial.

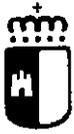
23.7 CERMI Castilla-La Mancha propone añadir a este artículo 35 un nuevo apartado, con la siguiente redacción:

“De igual forma, los vehículos con licencia de autotaxi, que hayan sido previamente habilitados y autorizados como autotaxi adaptados, podrán trasladar a personas con discapacidad a donde ellos deseen, aunque ello implique la recogida de pasajeros fuera del término municipal que les haya otorgado la correspondiente licencia”.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se desestima esta propuesta por innecesaria, ya que, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 y en el apartado 7 del artículo 47, los titulares de licencias de taxi a las que figure adscrito un vehículo adaptado para transportar usuarios con sillas de ruedas podrán realizar estos servicios de taxi de personas con discapacidad con origen o destino en todos aquellos municipios o Áreas Territoriales de Prestación Conjunta que carezcan de licencia de vehículos adaptados, aunque ello implique la recogida de pasajeros fuera del término municipal que les haya otorgado la correspondiente licencia.

23.8 La Asociación Provincial del Transporte de Viajeros de Ciudad Real entiende que lo dispuesto en este artículo 35 es una forma de volver a lo que vulgarmente se ha llamado pirateo, ya extinguido en nuestra Comunidad, y que tanto esfuerzo costo erradicar.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se está de acuerdo con este parecer, ya que, este artículo recoge los supuestos excepcionales previstos en la Ley 14/2005, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha (art.46.1) y en el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes (art.127.1), con la sola excepción del supuesto previsto en el apartado 4, el cual como se ha señalado anteriormente, obedece a la especial preparación que deben tener los taxistas que deban realizar este tipo de servicios.



24º Artículo 37 (antiguo artículo 36). Especialización de servicios.

Se entiende por servicios especializados aquellos que requieren requisitos diferentes a los ordinarios o características especiales del propio servicio.

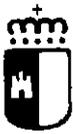
Se consideran servicios especializados:

a) Transporte de encargos. En atención a las circunstancias socioeconómicas y de población de los municipios donde vayan a prestarse los servicios y, siempre que no afecte a la debida prestación del servicio de transporte de personas, podrá realizarse el transporte de encargos cuando lo concierten expresamente entre el titular y el usuario. Dicho transporte de encargos solo podrá ser solicitado por un único contratante y deberá tener un único punto de origen y destino. El citado transporte se realizará con sujeción a las tarifas prescritas para los servicios de transporte urbano e interurbano en vehículos de turismo.

b) Servicios de transporte regular de uso especial en vehículos de turismo. Para la prestación de dichos servicios será necesaria la previa autorización especial expedida por los entes competentes. Dicha autorización solo podrá otorgarse si el solicitante está en posesión de los títulos que habilitan para la prestación del servicio de transporte público urbano e interurbano de personas realizados en vehículos de turismo. Las autorizaciones se otorgarán con el plazo de duración al que se refiera el correspondiente contrato con las entidades competentes o con los usuarios, ajustándose a los requisitos que se prevean en el mismo. En estos casos, el servicio de transporte se realizará, en cuanto al origen y destino del mismo, paradas, y el número de plazas, siempre que las condiciones técnicas del vehículo lo permitan, en los términos establecidos en la preceptiva autorización especial.

c) Servicios de transporte de uso general. Los servicios públicos de transporte de uso general titularidad de la Administración, en los que concurra justificada causa de inviabilidad de su establecimiento para su explotación por personas titulares de autorizaciones de la clase VD, sea por la falta de rentabilidad, el carácter rural de las comunicaciones, o la existencia de zonas de baja densidad de población, podrán ser prestados por personas titulares de autorizaciones de la clase VT.

La realización del transporte regular de uso general por el titular de una autorización VT requerirá la adjudicación del correspondiente contrato de gestión del servicio público, de conformidad con lo prescrito en la legislación de contratos del sector público y en la de ordenación del transporte terrestre.



Para la realización de estos servicios de transporte público regular de uso general, el transportista podrá utilizar, si las condiciones técnicas de su vehículo lo permiten, una capacidad de hasta nueve plazas, incluida la del conductor.

24.1 La Asociación Provincial de Transportes de Viajeros de Ciudad Real solicita que se defina pormenorizadamente el concepto de "transporte de encargos" al que hace referencia el apartado a) de este artículo 37 y que este transporte de encargos se autorice siempre y cuando los taxis con autorización municipal donde se inicie el servicio no puedan realizarlo.

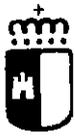
Por su parte, la Secretaria General de la Consejería de la Economía, Empresas, y Empleo propone sustituir el título de este apartado a) "Transporte de encargos" por el de "Transporte de personas por concertación previa de servicios", y la expresión "cuando lo concierten expresamente entre el titular y el usuario" por la de "cuando lo concierten expresamente el titular de la licencia de autotaxi y el usuario"

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: En relación con la alegación de la Asociación Provincial de Transportes de Viajeros de Ciudad Real referente a que este transporte de encargos se autorice siempre y cuando los taxis con autorización municipal donde se inicie el servicio no puedan realizarlo, señalar, que esta alegación no tiene sentido alguno, ya que el transporte de encargos no está exceptuado de la regla general prevista en el apartado 1 del artículo 34, lo que significa que los transportes de encargos deberán iniciarse en el término del municipio al que corresponda la licencia de transporte urbano a la que se encuentre adscrito el vehículo correspondiente.

Tampoco se estima conveniente sustituir el título de este apartado a).

No obstante, si se estima conveniente definir en este apartado a) el transporte de encargos, y, sustituir la expresión "cuando lo concierten expresamente entre el titular y el usuario" por la de "cuando lo concierten expresamente el titular de la licencia de autotaxi y el usuario", por todo ello este apartado a) del artículo 36 queda redactado de la siguiente forma:

a) Transporte de encargos. Se considera transporte de encargos aquel servicio que, siendo prestado por personas titulares de autorizaciones de la clase VT, en virtud de un contrato con una persona física o jurídica, tiene como finalidad el desplazamiento de objetos o efectos de comercio, distintos de los equipajes de los viajeros, cuyo traslado sea compatible con las características técnicas del vehículo y no implique molestias o inconvenientes injustificados para aquellos. Dicho transporte de encargos habrá de ser concertado expresamente entre las partes, solo



podrá ser solicitado por un único contratante y deberá tener un único punto de origen y destino.

El citado transporte se realizará con sujeción a las tarifas prescritas para los servicios de transporte urbano e interurbano en vehículos de turismo.

24.2 La Asociación Provincial de Transportes de Viajeros de Ciudad Real señalan que no se oponen a que el colectivo del Taxi pueda ser adjudicatario de rutas de transporte escolar, si bien, siempre que el inicio de la ruta del servicio se produzca en el término municipal en el cual este residenciada la licencia.

Por su parte, la Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara solicita que los servicios de transporte regular de uso especial en vehículos de turismo y los servicios de transporte de uso general al que hacen referencia los apartados b) y c) del art. 37 "Especialización de servicios" solo se autoricen siempre y cuando los taxis con autorización municipal donde se inicie el servicio no puedan realizarlo.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se estiman estas propuestas, por cuanto, no tendría sentido alguno permitir que los titulares de autorizaciones de transporte público interurbano en vehículos de turismo puedan realizar transportes regulares de uso especial si estos no pudiesen recoger viajeros fuera del término municipal al que corresponda su licencia de transporte urbano, ya que, todos estos transportes comprenden viajes de ida y vuelta, e incluso muchos de ellos recogida de viajeros en paradas intermedias.

24.3 La Secretaria General de la Consejería de la Economía, Empresas, y Empleo propone modificar el apartado b) de este artículo en los siguientes términos:

b) Servicios de transporte regular de uso especial en vehículos de turismo. 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 correspondiente de la Comunidad Autónoma.** Dicha autorización...

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se estima en parte esta propuesta, ya que, puede darse el caso que la preceptiva autorización especial no sea otorgada por la Comunidad Autónoma, sino por los Ayuntamientos, como sucede en los supuestos en los que el transporte regular de uso especial no exceda de su término municipal, por cuanto, el artículo 7b) de la Ley 14/2005,



de Ley 14/2005, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera en Castilla-La Mancha señala que corresponde a los municipios la tramitación y otorgamiento de autorizaciones relativas a los servicios de transporte público de personas de ámbito municipal, tanto regulares como discrecionales o a la demanda y de uso general o especial.

De esta forma, este apartado b) quedara redactado de la siguiente forma:

b) Servicios de transporte regular de uso especial en vehículos de turismo. 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 expedida por los entes competentes.

24.4 La Secretaria General de la Consejería de la Economía, Empresas, y Empleo propone también modificar el apartado c) de este artículo en los siguientes términos:

c) Servicios de transporte **regular de personas** de uso general. Los servicios públicos de transporte de uso general titularidad de la Administración, en los que concurra justificada causa de inviabilidad de su establecimiento para su explotación por personas titulares de autorizaciones **de transporte discrecional de viajeros en autobús (clase VD)**, sea por la falta de rentabilidad, el carácter rural de las comunicaciones, o la existencia de zonas de baja densidad de población, podrán ser prestados por personas titulares de autorizaciones **de transporte público interurbano en vehículos de turismo (clase VT)**.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se estima esta propuesta, si bien, se estima conveniente llamar a este apartado con el título de "**Servicios de transporte regular de uso general en vehículos de turismo**", en lugar del título propuesto por la Secretaria General de la Consejería de la Economía, Empresas, y Empleo.

25º Artículo 38 (antiguo artículo 37). Otros servicios.

Los servicios de traslado de personas enfermas, lesionadas o de edad avanzada a centros sanitarios, asistenciales o residenciales podrán efectuarse a través de vehículos que presten el servicio de taxi, siempre que dichas personas no requirieran de cuidados especiales que haya de prestar personal cualificado o de la necesidad de utilizar un vehículo dotado de un equipamiento específico.

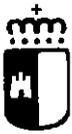


La Asociación de Técnicos en Emergencias Sanitarias de Castilla-La Mancha (ATESCAM) solicita la supresión de este artículo 37, ya que, por una parte, los vehículos de transporte sanitario por carretera deben cumplir los requisitos señalados en el Real Decreto 836/2012, de 25 de mayo, por el que se establecen sus características técnicas, el equipamiento sanitario, y la dotación de personal, así como los de la normativa autonómica en la que tengan su base de actuación, y, por otra, el personal que efectúe este transporte sanitario debe ser titular bien del certificado de profesionalidad de transporte sanitario previsto en el Real Decreto 710/2011, de 20 de mayo, bien del título de formación profesional de técnico en emergencias sanitarias, previsto en el Real Decreto 1397/2007, de 29 de octubre, en función de la necesidad o no del paciente de asistencia en el transporte sanitario por carretera. Por ello, entienden que la prestación de servicios de transporte sanitario por carretera por personal no cualificado profesionalmente para ello conlleva la posible perpetración de un delito de intrusismo.

Comisiones Obreras Castilla-La Mancha también propone la supresión de este artículo ya que conlleva competencia desleal para las empresas de transporte sanitario, y perjuicio para las personas que trabajan en este sector, a quienes se les obliga a tener una cualificación específica con grados de formación profesional o certificados de profesionalidad.

Por otra parte, la Federación Nacional de Empresarios de Ambulancias (ANEA) propone que se elimine del citado artículo los términos "**enfermas, lesionadas o de edad avanzada**", ya que, la regulación sanitaria es una competencia estatal en cuanto a las cuestiones básicas, y el transporte de personas enfermas y accidentadas está regulado por la normativa estatal, definiendo esta normativa el mismo como transporte sanitario, de lo cual se infiere, a luz de la normativa sanitaria, que el traslado de personas enfermas, accidentadas u otras personas por razones médicas no puede hacerse mediante otros vehículos y en particular no puede hacerse en vehículos autorizados para la prestación de servicios de transporte público de personas en vehículos de turismo.

No obstante, tanto el Servicio de Coordinación Jurídica y la Gerencia de Urgencias, Emergencias y Transporte Sanitario del SESCOAM como el Servicio de Ordenación de la Dirección General de Planificación, Ordenación, e Inspección Sanitaria coinciden en señalar, en relación con lo recogido en este artículo 37, que no tienen nada que decir al respecto al no ser de su competencia, por no tratarse de un transporte sanitario, sino de transporte al sistema sanitario en transporte ordinario. Así, consideran, que no es que una persona accidentada u enferma no pueda ir al sistema sanitario en un transporte ordinario (autobús, taxi, vehículo particular o ajeno, etc.), si no que por el contrario, es el medio que debe emplear, siempre y cuando, no exista imposibilidad física u otras causas exclusivamente clínicas que le impidan su utilización, como el requerir de cuidados especiales que haya de prestar



personal cualificado o la necesidad de utilizar un vehículo dotado de un equipamiento específico, según prescripción facultativa.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se desestiman las propuestas formuladas por la Asociación de Técnicos en Emergencias Sanitarias de Castilla-La Mancha (ATESCAM) y la Federación Nacional de Empresarios de Ambulancias (ANEA), al entenderse, de conformidad con lo señalado por el SESCAM y por la Dirección General de Planificación, Ordenación, e Inspección Sanitaria, que no estamos en el presente caso ante un transporte sanitario, sino de un transporte al sistema sanitario en transporte ordinario.

26º Artículo 39 (antiguo artículo 38). Paradas, obligatoriedad de determinados servicios, descansos y emisoras.

1. Los municipios, previo informe de la asociación más representativa del sector del taxi en el ámbito regional, podrán establecer:

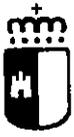
a) Lugares de paradas en que los vehículos podrán estacionarse a la espera de pasajeros y pasajeras, así como determinar, en su caso, los vehículos concretos o el número máximo de vehículos que pueden concurrir en cada parada, la forma en que deben estacionarse y el orden de tomar personas, prevaleciendo, en cualquier caso, la decisión de la persona usuaria respecto al vehículo que quiere contratar.

b) La obligación de prestar servicios en ciertas áreas, zonas o paradas o en determinadas horas del día, o de la noche, debiendo en dicho supuesto, establecer las oportunas reglas de coordinación entre las distintas personas titulares de licencias que permitan asegurar la efectiva prestación de tales servicios con arreglo a criterios de equidad, seguridad y demanda justificadas.

c) Reglas de coordinación, de observancia obligatoria, en relación con los periodos en que los vehículos adscritos a la licencia hayan de interrumpir la prestación de los servicios por razones de ordenación del transporte o de control de la oferta.

2. Los vehículos en circulación no podrán tomar personas 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, la recogida de personas se hará siempre en los puntos de parada habilitados al efecto.

3. Asimismo, los municipios podrán establecer en sus ordenanzas, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social y por motivos de seguridad vial que, en su caso, resulten de aplicación, reglas de



organización y coordinación del servicio en materias de horarios, calendarios, descansos y vacaciones laborales.

4. El servicio del taxi podrá contratarse a través del teléfono u otros sistemas tecnológicos alternativos. En todo caso, se preverán mecanismos para permitir su utilización por personas con discapacidad sensorial auditiva, tales como telefax, correo electrónico o mensajes de texto a teléfonos móviles.

Todas las emisoras de radio y los sistemas de telecomunicación que se utilicen para la concertación del servicio del taxi, requerirán el cumplimiento de la legislación vigente, incluyendo la contenida en Ordenanza municipal. La autorización que se conceda y su mantenimiento en el tiempo estarán condicionados a la garantía de libre asociación de las personas titulares de licencia.

26.1 De conformidad con lo alegado por la Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara y la Asociación Toledana Rural del Taxi en relación con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 y por la Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo en relación con lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 12, se considera conveniente modificar el párrafo primero del apartado 1 de este artículo 39, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

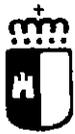
39.1. Los municipios, **previo informe de las asociaciones representativas del sector del taxi**, podrán establecer:

26.2 CERMI Castilla-La Mancha propone sustituir el párrafo primero del apartado 4 de este artículo 38, por el siguiente texto:

“4. El servicio del taxi podrá contratarse a través del teléfono u otros sistemas tecnológicos alternativos y accesibles. En todo caso, se preverán mecanismos para permitir su utilización por personas con discapacidad en general, la sensorial: visual y auditiva; así como la intelectual, tales como apps y webs accesibles, telefax, correo electrónico o mensajes de texto a teléfonos móviles.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se estima en parte esta propuesta, en consecuencia, el párrafo primero del apartado 4 de este artículo queda redactado de la siguiente forma:

4. El servicio del taxi podrá contratarse a través del teléfono u otros sistemas tecnológicos alternativos. En todo caso, se preverán mecanismos para permitir su utilización por personas con discapacidad sensorial, auditiva,



o intelectual, tales como apps, webs accesibles, telefax, correo electrónico o mensajes de texto a teléfonos móviles.

27º Artículo 42 (antiguo artículo 39). Documentación a bordo del vehículo.

1. Durante la realización de los servicios regulados en este reglamento deberán llevarse a bordo del vehículo los siguientes documentos:

- a) Licencia de auto-taxi referida a ese vehículo y autorización de transporte interurbano (tarjeta VT).
- b) El permiso de circulación del vehículo y ficha de características del mismo en la que conste en vigor la inspección técnica periódica.
- c) Póliza del seguro de responsabilidad civil contratada, en los términos que establezca la legislación específica sobre la materia, y el recibo acreditativo de estar al corriente de pago.
- d) El permiso de conducir del conductor del vehículo.
- e) Cuando sea necesario, el correspondiente permiso de conductor profesional de vehículo auto-taxi.
- f) Hojas de quejas y reclamaciones, ajustadas a la normativa vigente.
- g) Un ejemplar de este reglamento y, en su caso, de la ordenanza municipal reguladora del servicio, en cualquier formato.
- h) Direcciones y emplazamientos de centros sanitarios, comisarías de policía, bomberos y demás servicios de urgencia o en su defecto navegador que lo recoja.
- i) Plano y callejero de la localidad, cuando esté disponibles, o en su defecto navegador actualizado.
- j) Talonarios de recibos o tickets de impresoras autorizados en la ordenanza municipal.
- k) Un ejemplar oficial de la tarifa vigente.
- l) Copia del contrato de trabajo del conductor asalariado, en su caso.
- m) Acreditación de la verificación del taxímetro, en el caso de que el vehículo este provisto del mismo.
- n) Indicación a la vista del número de plazas del vehículo.

2. Deberá llevarse, además, en el interior del vehículo y en lugar visible para los usuarios, el correspondiente cuadro de tarifas, ajustado al modelo aprobado por el municipio y por el órgano competente en materia de transporte en caso de transporte interurbano, en el que se recojan todos los suplementos y tarifas específicas que, en su caso, proceda aplicar a determinados servicios

CERMI Castilla-La Mancha propone añadir a la letra g) del apartado 1 de este artículo el siguiente párrafo: "que deberá estar disponible, en un formato



accesible, en la web más representativa del sector” y a la letra k) del mismo apartado el siguiente “en formato accesible, es decir, en tinta impresa con la incorporación de código QR para su lectura por dispositivos táctiles, lectura fácil y en braille”.

Asimismo, propone sustituir la redacción completa del apartado 2 de este artículo por la siguiente redacción:

“2. Deberá llevarse, además, en el interior del vehículo y en lugar visible y accesible para los usuarios en código QR y sistema braille, lectura fácil,,,”los mismos datos” que deben figurar en tinta impresa en el interior del vehículo, el número de la licencia municipal, el número de plazas, la matrícula del coche, y para los usuarios, el correspondiente cuadro de tarifas, ajustado al modelo aprobado por el municipio y por el órgano competente en materia de transporte en caso de transporte interurbano, en el que se recojan todos los suplementos y tarifas específicas que, en su caso, proceda aplicar a determinados servicios.”

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta la propuesta relativa a la letra g) del apartado 1 de este artículo, y si se estiman las propuestas relativas a la letra k) de este apartado 1 y al apartado 2 de este artículo, en consecuencia, la letra k) del apartado 1 y el apartado 2 de este artículo quedan redactados de la siguiente forma:

k) Un ejemplar oficial de la tarifa vigente en formato accesible, es decir, en tinta impresa con la incorporación de código QR para su lectura por dispositivos táctiles, lectura fácil, y en braille.

2. Deberá llevarse, además, en el interior del vehículo y en lugar visible y accesible para los usuarios, en código QR, sistema braille, y lectura fácil, el número de la licencia municipal, el número de plazas, la matrícula del vehículo, y el correspondiente cuadro de tarifas, ajustado al modelo aprobado por el municipio y por el órgano competente en materia de transporte en caso de transporte interurbano, en el que se recojan todos los suplementos y tarifas específicas que, en su caso, proceda aplicar a determinados servicios.

No obstante, se estima conveniente otorgar un plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor de este reglamento para cumplir con la obligatoriedad de llevar en el interior del taxi la documentación prevista en el apartado 2 de este artículo, por ello, se añade una Disposición Adicional Quinta con el siguiente contenido:

Disposición adicional quinta.



La obligatoriedad de llevar en el interior del vehículo la documentación prevista en el artículo 42.2 en código QR, sistema braille, y lectura fácil, será exigible a partir de los seis meses de la entrada en vigor del reglamento.

28º Artículo 43 (antiguo artículo 40). Accidentes y averías.

En caso de accidente, avería o cualquier imprevisto que haga imposible la continuación del servicio, el viajero, que podrá pedir la intervención de un agente de la autoridad que constate lo sucedido, deberá abonar el importe del servicio hasta ese momento, descontada del mismo la cuantía correspondiente al inicio del servicio. El conductor deberá solicitar y poner a disposición del usuario otro vehículo auto-taxi, si los medios se lo permiten, que comenzará a computar el importe del servicio desde el lugar donde se accidentó o averió el primero.

CERMI Castilla-La Mancha propone añadir en este artículo 43 que el vehículo sustituto esté adaptado a las necesidades del usuario en caso de avería.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se estima esta propuesta, en consecuencia, el artículo 43 queda redactado de la siguiente forma:

En caso de accidente, avería o cualquier imprevisto que haga imposible la continuación del servicio, el viajero, que podrá pedir la intervención de un agente de la autoridad que constate lo sucedido, deberá abonar el importe del servicio hasta ese momento, descontada del mismo la cuantía correspondiente al inicio del servicio. El conductor deberá solicitar y poner a disposición del usuario otro vehículo auto-taxi **de similares características**, si los medios se lo permiten, que comenzará a computar el importe del servicio desde el lugar donde se accidentó o averió el primero.

29º Artículo 44 (antiguo artículo 41). Taxis adaptados.

1. Los municipios o, en su caso, las entidades competentes en las áreas territoriales de prestación conjunta habrán de establecer las disposiciones oportunas para que se garantice la existencia de vehículos de taxi adaptados para transportar a personas usuarias con movilidad reducida y en silla de ruedas, de conformidad con lo establecido por la legislación vigente. A tal efecto, habrá de establecerse un régimen de coordinación de horarios, así como un calendario semanal de disponibilidad de estos vehículos.



2. El número mínimo de taxis adaptados habrá de ser suficiente para atender a las necesidades existentes en función del tamaño de la población y las circunstancias socioeconómicas de la zona, debiendo garantizarse el porcentaje mínimo de vehículos adaptados que establezca la legislación sectorial específica.

3. Los vehículos adaptados darán servicio preferente a las personas con discapacidad, pero no tendrán ese uso exclusivo.

4. Los conductores que presten el servicio del taxi han de ayudar a subir y bajar del vehículo a las personas con discapacidad y a cargar en el espacio del vehículo destinado a tal efecto los elementos que puedan necesitar para desplazarse.

Estas personas podrán ir acompañadas, en caso necesario, de perros guía o de asistencia sin que ello suponga incremento del precio del servicio.

5. Los conductores y conductoras serán los responsables de la colocación de los anclajes y cinturones de seguridad y de la manipulación de los equipos instalados en los vehículos adaptados para facilitar el acceso y la salida de los vehículos de las personas que usan sillas de ruedas, o tengan otro tipo de discapacidad.

6. Para la obtención del permiso de conductor profesional de taxi a que se refiere el artículo 30.2, el Ayuntamiento o ente que ejerza sus funciones podrá exigir, en las pruebas correspondientes, los conocimientos que se consideren oportunos para atender debidamente a las personas usuarias con discapacidad, o bien exigir la formación complementaria precisa a través de las asistencias a jornadas o cursos específicos organizados y financiados por el Ayuntamiento o ente gestor.

7. Los titulares de licencias de taxi a las que figure adscrito un vehículo adaptado para transportar usuarios con sillas de ruedas podrán realizar estos servicios de taxi de personas con discapacidad con origen o destino en todos aquellos municipios o Áreas Territoriales de Prestación Conjunta que carezcan de licencia de vehículos adaptados.

CERMI Castilla-La Mancha propone en relación con este artículo 41 sacar la referencia al perro guía o de asistencia prevista en el apartado 4 de este artículo, ya que, un usuario de perro guía podría acceder a cualquier tipo de vehículo, al no requerir adaptación, y añadir al final del apartado 5, el texto "o ayuda técnica" y al final del apartado 6, el texto "en colaboración con las organizaciones del sector de la discapacidad".



PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se aceptan por innecesarias las propuestas relativas a los apartados 4 y 5, y si se estima la propuesta relativa al apartado 6 de este artículo.

30º De conformidad con lo alegado por la Asociación Provincial de Autotaxi Independiente de Guadalajara y la Asociación Toledana Rural del Taxi en relación con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 y por la Secretaria General de la Consejería de Economía, Empresas, y Empleo en relación con lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 12, se considera conveniente modificar el apartado 3 del artículo 48 (antiguo artículo 42), el cual quedará redactado de la siguiente manera:

3. En los procedimientos previstos en los artículos siguientes deberán ser oídas **las asociaciones representativas del sector del taxi.**

31º Comisiones Obreras Castilla-La Mancha propone añadir medidas de acción positiva para conseguir la incorporación de la mujer en el sector.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se estima conveniente inconveniente incorporar estas medidas, ya que, de conformidad con lo previsto en el artículo 13 de este texto legal, las licencias serán otorgadas, mediante el correspondiente procedimiento, cuyas bases deberán someterse a los principios de publicidad, igualdad de oportunidades, libre concurrencia y no discriminación.

32º Comisiones Obreras Castilla-La Mancha propone también añadir el cumplimiento de obligaciones fiscales, sociales, y laborales, así como medioambientales.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se acepta la propuesta relativa al cumplimiento de obligaciones fiscales, sociales, y laborales por innecesarias, por cuanto, en el artículo 10 se establece que entre los requisitos que deben reunir los titulares de licencias de taxi se encuentran los de cumplir las obligaciones de carácter fiscal establecidas por la legislación vigente y figurar inscritos y hallarse al corriente de sus obligaciones en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.

Por el contrario si se estima la propuesta relativa al cumplimiento de obligaciones ambientales, así se introduce un nuevo artículo 30 con el siguiente contenido:



Artículo 30. Fomento de eliminación de contaminantes o medidas medioambientales.

1. Las Administraciones competentes, junto con las asociaciones profesionales representativas del sector del taxi, promoverán la incorporación de combustibles y motores que resulten menos contaminantes, pudiendo establecerse disposiciones y programas de promoción para aquellos vehículos que se incorporen a estas tecnologías.

2. Los municipios o entidades competentes podrán establecer en sus Ordenanzas los requisitos para la clasificación e identificación de los vehículos taxi que se incorporen a programas de motores y/o combustibles menos contaminantes, otorgándoles el distintivo de Eco-taxis o similares.

33º La Secretaria General de la Consejería de la Economía, Empresas, y Empleo propone 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.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Se estima esta propuesta, y, en consecuencia se introducen dos nuevos Capítulos III (Derechos y deberes de los conductores) y IV (Derechos y deberes de las personas usuarias), y 5 nuevos artículos con el siguiente contenido:

CAPÍTULO III

Derechos y deberes de los conductores

Artículo 40. Derechos.

1. Los conductores tendrán derecho a prestar sus servicios en las condiciones establecidas en el presente Reglamento y la Ordenanza correspondiente y a exigir que las personas usuarias cumplan las obligaciones que les corresponden con arreglo al artículo 46.

2. Los conductores tendrán derecho a negarse a prestar sus servicios:

a) Cuando existan fundadas sospechas de ser demandados para fines ilícitos o cuando concurren circunstancias que supongan riesgo y/o daños para las personas usuarias, los propios conductores y conductoras o el vehículo.

b) Cuando cualquiera de las personas viajeras se halle en estado de manifiesta embriaguez, o intoxicación por estupefacientes.



c) Cuando la naturaleza y carácter de los bultos, equipajes, utensilios, indumentaria o animales que los viajeros y viajeras lleven consigo, puedan suponer riesgo, deteriorar o causar daños en el interior del vehículo, salvo que se trate de animales o utensilios expresamente exceptuados por la normativa correspondiente en razón de la ayuda que puedan prestar a personas con discapacidad.

Artículo 41. Deberes.

Los conductores de los vehículos vendrán obligados a prestar el servicio en las condiciones que exijan las correspondientes Ordenanzas y, en cualquier caso, deberán:

- a) Prestar el servicio que se les solicite, siempre que se hallen de servicio y estén en la situación de libre, sin perjuicio de las salvedades previstas expresamente en el presente Reglamento en relación al comportamiento de las personas usuarias.
- b) No transportar mayor número de personas viajeras que el expresamente previsto en la licencia.
- c) Prestar el servicio de acuerdo con el recorrido que indiquen las personas usuarias y, en su defecto, el que, siendo practicable, suponga una menor distancia entre origen y destino o menor tiempo de recorrido.
- d) Observar un comportamiento correcto y libre de discriminación con las personas usuarias y atender a sus requerimientos en cuanto a las condiciones que puedan incidir en su confort, tales como calefacción, aire acondicionado, apertura de ventanillas, uso de la radio y similares, limpieza interior y exterior del vehículo y cumplimiento de la prohibición de fumar.
- e) Facilitar a las personas usuarias el recibo correspondiente al servicio prestado, con indicación del recorrido, la fecha, tarifa aplicada y el número de licencia.
- f) Prestar ayuda, en caso de ser necesaria, para subir y bajar del vehículo a las personas viajeras, en especial a las personas con discapacidad.
- g) Facilitar a las personas usuarias cambio de moneda hasta la cantidad de 20 €, en defecto de la que se establezca en las Ordenanzas municipales. Si tuvieran que abandonar el vehículo para obtener moneda fraccionaria inferior a dicho importe procederán a parar el taxímetro.



h) Cuidar su aspecto personal y vestir adecuadamente durante su horario de prestación del servicio, debiendo respetar las reglas que al respecto establezca la Ordenanza Municipal.

CAPÍTULO IV

Derechos y deberes de las personas usuarias

Artículo 45. Derechos.

Sin perjuicio de los derechos reconocidos con carácter general por la normativa vigente, las personas usuarias del servicio de taxi tendrán derecho a:

- a) Ser atendidos por el conductor en el servicio que demanden, siempre que no vaya más allá de las obligaciones establecidas para este último con arreglo al artículo 41.
- b) Exigir del conductor el cumplimiento de todas las obligaciones vinculadas a la prestación del servicio de acuerdo con este Reglamento y la Ordenanza reguladora.
- c) Transportar en el vehículo maletas u otros bultos de equipaje normal, siempre que quepan en la baca o portamaletas del vehículo, no lo deterioren y no infrinjan con ello la normativa vigente.
- d) Elegir el itinerario a seguir para la prestación del servicio.
- e) Recibir un justificante del importe del servicio realizado, en los términos previstos en el artículo 41.e).
- f) Recibir justificación por escrito, o requerir la presencia de la autoridad, cuando el conductor o la conductora se niegue a la prestación de un servicio.
- g) Obtener ayuda del conductor, siempre que se necesite, para acceder o descender del vehículo y cargar equipajes o aparatos necesarios para el desplazamiento de las personas usuarias, tales como sillas de ruedas o carritos infantiles.
- h) Disponer sobre el funcionamiento del aire acondicionado o calefacción en el vehículo.
- i) Solicitar un arbitraje ante la Junta Arbitral de Transporte para solucionar las controversias relacionadas con la prestación del servicio.

Artículo 46. Deberes.



Las personas usuarias del servicio del taxi deberán utilizarlo ateniéndose en todo momento a las normas establecidas al efecto en el presente Reglamento o la Ordenanza reguladora, y en cualquier caso deberán:

- a) Abstenerse de subir o bajar del vehículo estando éste en movimiento.
- b) No realizar, salvo fuerza mayor, actos susceptibles de distraer la atención del conductor o conductora o entorpecer su labor cuando el vehículo se encuentre en marcha.
- c) No realizar actos que impliquen peligro para la integridad física del conductor o conductora, y de otras personas pasajeras o viandantes.
- d) No causar deterioro o ensuciar el vehículo y respetar la prohibición de fumar.
- e) Abstenerse de sostener actitudes que puedan resultar molestas u ofensivas para el conductor o conductora.
- f) Abonar el precio total del servicio según resulte de la aplicación de las tarifas oficiales.

Artículo 47. Reclamaciones.

Las reclamaciones de las personas usuarias darán lugar en todo caso a la realización de actuaciones inspectoras para determinar la posible existencia de infracción por parte de la persona titular de la licencia o conductor del vehículo. La decisión, a la vista de tales actuaciones, de iniciar o no un procedimiento sancionador deberá comunicarse a la persona usuaria reclamante.

34º La Secretaria General de la Consejería de la Economía, Empresas, y Empleo y la Federación Regional del Taxi consideran que el presente texto debería establecer el régimen de inspección y el régimen sancionador aplicable al sector del taxi.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se estima esta propuesta, ya que, se entiende que la actual normativa, tanto estatal como autonómica, contiene herramientas suficientes, no solo para tratar de evitar el intrusismo profesional en este sector, sino también para castigar las infracciones a la normativa reguladora del taxi.



35º CERMI Castilla-La Mancha señala que en Exposición de Motivos de este texto legal, no se mencionan ninguna de las siguientes referencias normativas que a su entender deberían impregnar este borrador:

- Convención de la ONU de los derechos de la persona con discapacidad, de 13 de diciembre de 2006.
- RD Legislativo 1/2013, por el que se aprueba el TR de la Ley General de los derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- RD 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Ley 7/2014, de 13 de noviembre, de Garantías de los derechos de las personas con discapacidad de CLM.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: No se estima esta propuesta por innecesaria, ya que, el hecho de las referidas normas no se mencionan en la Exposición de Motivos de ningún modo significa que el sector del taxi este eximido del cumplimiento de las citadas normas.

36º Por último, CERMI Castilla-La Mancha señala que se debería establecer algún mecanismo de control desde la Consejería de Fomento para controlar y vigilar que las Ordenanzas municipales que se vayan promulgando por los diferentes Aytos se ajusten a la legislación vigente reguladora del transporte público en especial en lo relativo a garantizar el cumplimiento de la Accesibilidad Universal y el diseño para todas las personas.

PROPUESTA DE LA ADMINISTRACIÓN: Esta propuesta debe de ser desestimada por entender que de otra forma se vulneraría el principio de autonomía local consagrado por el artículo 140 de la Constitución Española.

Toledo, 6 de junio de 2017

EL JEFE DEL SERVICIO DE ORDENACIÓN
Y PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE

Fdo.: Juan Nicolau García Verdugo

VºBº

EL DIRECTOR GENERAL Y
DE CARRETERAS Y TRANSPORTES

Fdo.: David Merino Rueda