

AL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA — ÁREA DE MOVILIDAD

D. MIGUEL ÁNGEL MARTÍN MARTÍN, con DNI **52578681Z**, Presidente de la **ASOCIACIÓN UNIFICADA DE AUTÓNOMOS DEL TAXI (AUMAT)**, con CIF **G29781671**, comparece y

EXPONE:

1. Que dentro del trámite de información pública del *Anteproyecto de Ordenanza Reguladora del Servicio del Taxi y de Transportes Turísticos*, AUMAT presenta en plazo sus correspondientes alegaciones.
2. Que para garantizar el máximo rigor y defensa del sector, se encargó el análisis a dos abogados independientes. Al aportar enfoques técnicos complementarios, **se adjuntan ambos dictámenes completos como dos anexos independientes (ANEXO I y ANEXO II)** para conservar la esencia e integridad jurídica de cada redactor.

SOLICITA:

Que se tenga por presentado este escrito junto con sus **dos anexos**, se admitan a trámite y se consideren todas las propuestas formuladas para su inclusión en el texto final de la Ordenanza.

Málaga, a 15 de septiembre de 2026.

Fdo.: Miguel Ángel Martín Martín
Presidente de AUMAT

52578681Z
MIGUEL ANGEL
MARTIN (R:
G29781671)

Firmado digitalmente por 52578681Z
MIGUEL ANGEL MARTIN (R:
G29781671)
DN: cn=52578681Z MIGUEL ANGEL
MARTIN (R: G29781671) gn=MIGUEL
ANGEL c=ES o=ASOC UNIF
MALAGUEA A AUTONOMOS DEL TAXI
Motivo:Soy el autor de este documento
Ubicaci- n:
Fecha:2026-09-15 09:11+02:00

AL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA
ÁREA COMPETENTE EN MATERIA DE MOVILIDAD

D./D.^a Miguel Ángel Martín Martín, mayor de edad, con DNI 52578681Z, actuando en nombre y representación de la **Asociación Unificada de Autónomos del Taxi** (“AUMAT”) con CIF G29781671 y domicilio a efectos de notificaciones en c/ Concepción Arenal nº9 P. Guadalhorce CP 29004 , comparece y, como mejor proceda en Derecho,

EXPONE

Que, habiéndose sometido a trámite de información pública el Anteproyecto de Ordenanza del Servicio del Taxi y de Transportes Turísticos en la ciudad de Málaga, esta parte formula, dentro del plazo conferido al efecto, las presentes **ALEGACIONES**:

ALEGACIÓN PREVIA. El taxi como servicio público

Antes de entrar en el análisis artículo por artículo, conviene efectuar una serie de consideraciones generales sobre la función de servicio público que lleva a cabo el sector del taxi y que creemos debe encontrar acomodo explícito en el Anteproyecto. Sin duda alguna este incorpora aspectos que merecen una valoración positiva, como la incorporación de una densa regulación procedimental relativa a las potestades administrativas sancionadoras e inspectoras o el establecimiento de un régimen jurídico específico y diferenciado para las actividades de transporte turístico. En el mismo sentido también valoramos la incorporación de una regulación clara para los proyectos de innovación y desarrollo tecnológico.

No obstante, las luces del Anteproyecto no ocultan sus sombras. En concreto, el proyecto lleva a cabo una modificación sustancial de los principios rectores que han gobernado el sector del taxi desde su fundación y que ponen en peligro su labor de servicio público. En este sentido, el taxi está legalmente configurado como un servicio público destinado a garantizar que el transporte discrecional urbano de viajeros sea accesible y asequible. Así lo afirma el artículo 151 del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, cuyo tenor literal reproducimos a continuación:

“El transporte de viajeros en taxi, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas para establecer otra regulación, **tiene la consideración de servicio de interés público.**

En consecuencia, los instrumentos de planificación y ejecución de políticas públicas que se lleven a cabo por **las Administraciones competentes deberán garantizar la prestación de un servicio de calidad para todos los usuarios, no discriminatorio y con una cobertura de prestación suficiente en todo el territorio**, mediante la adopción de las medidas que determinen y delimiten la naturaleza, duración y alcance de las obligaciones correspondientes.” [la negrita es nuestra]

Esta vocación de servicio público universal se ha concretado en un modelo de intervención basado en la expedición de licencias individuales para su explotación en régimen de exclusividad y que ha cristalizado en el lema “*Una licencia, un taxi*”. Sólo así ha sido históricamente posible garantizar el control por parte del Ayuntamiento del régimen tarifario y de la adecuada prestación del servicio y el coste mínimo para el erario público por ser desempeñado por autónomos que explotan directamente el servicio.

Pues bien, el Anteproyecto pone en peligro este principio que ha constituido la clave de bóveda del taxi malagueño al eliminar la obligación de dedicación exclusiva y abrir la puerta a la concentración de licencias por parte de individuos o empresas a través del control directo o indirecto de las personas jurídicas titulares de las licencias. En este sentido, es fácil burlar la pertenencia de la licencia “*a una única persona física o jurídica*” (artículo 9.4) través de la creación de sucesivas personas jurídicas que pertenezcan a un único titular o grupo de empresas. Esta concentración de la titularidad de las licencias

rompe de plano con el modelo tradicional y conduce indefectiblemente a una “uberización” del sector del taxi que, sin duda, va a tener un impacto directo en la calidad del servicio.

Este cambio no solo afectará a los usuarios del servicio, sino que a la larga amenaza con menoscabar la propia posición del Ayuntamiento a la hora de ejercer el debido control sobre la actividad. El modelo clásico de titularidad desconcentrada de las licencias, unido al pluralismo asociativo del sector del taxi, ha evitado hasta ahora una excesiva concentración de poder económico en manos de unos pocos taxistas –que hubiera dificultado significativamente las capacidades de control e intervención del municipio– al tiempo que permitía la unidad mínima necesaria –gracias al tejido asociativo– para la adecuada interlocución con el Ayuntamiento. Se ha lograba, así, un equilibrio de intereses que peligra si se aprueba este Anteproyecto en su versión actual, con lo que entendemos que procede su modificación de acuerdo con las alegaciones aquí propuestas.

ALEGACIÓN PRIMERA. La asimetría regulatoria respecto de las VTC

La principal omisión del Anteproyecto tiene que ver con la ausencia de un régimen jurídico específico para las VTCs urbanas. La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, atribuye las competencias de planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción del transporte urbano a los municipios. Su artículo 4.1 establece lo siguiente

“Los municipios son competentes, con carácter general, para la planificación, ordenación, gestión, inspección y sanción de los servicios urbanos de transporte público de viajeros que se lleven a cabo íntegramente dentro de sus respectivos términos municipales, sin perjuicio de las competencias de la Comunidad Autónoma de acuerdo con lo previsto en la presente Ley”

La Ley 2/2003 concreta esta habilitación competencial al permitir a los Ayuntamientos regular los horarios y el régimen de descansos de los servicios de arrendamiento de vehículo con conductor (“VTC”), (artículo 18sexies, apartado 2) y obliga a los municipios a ejercer la potestad sancionadora en lo relativo a los servicios de transporte urbano (artículo 48.1). Es más, el artículo 18ter de la citada Ley permite incluso la fijación de precios máximos para los servicios urbanos de arrendamiento de vehículos con conductor a juzgar por el tenor literal del artículo:

“Los precios de los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor no están sujetos a tarifa administrativa, si bien para evitar precios abusivos en situaciones de alta demanda, como eventos deportivos multitudinarios, ferias, congresos, o cualquier otro con un gran potencial de atracción de viajeros, se podrá establecer por la Administración competente en materia de transporte una tarifa máxima que en ningún caso se podrá superar. Los parámetros para la fijación de esta tarifa máxima se desarrollarán reglamentariamente conforme a los principios de proporcionalidad y necesidad y previa audiencia de las organizaciones representativas del sector y de los consumidores y usuarios”

Es claro que, a la luz del artículo 4 de la Ley 2/2003, la “*Administración competente*” para la ordenación de los servicios de transporte urbano son los Ayuntamientos.

Pues bien, es especialmente flagrante la completa renuncia por parte del Ayuntamiento a hacer uso de las competencias que le reconoce la legislación autonómica. Recordemos que el ejercicio de las competencias es irrenunciable (artículo 8 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público) con lo que su desempeño en los términos legalmente establecidos es un deber para la Administración. No existe título ni artículo que aborde ni los horarios ni el modo de ejercicio de la potestad sancionadora en materia de VTCs. Tampoco se establece regulación alguna en lo relativo al ejercicio y la imposición de las sanciones previstas en la Ley 2/2003, ni siquiera en relación con el órgano competente para su ejercicio y el procedimiento a través del cual procederá su imposición, ni se ha establecido un precio máximo para los servicios urbanos tal y como permite la normativa autonómica.

El Anteproyecto guarda silencio ante estas cuestiones; un silencio que consideramos inadmisibile ya que genera una clara asimetría entre el sector del taxi y las VTC. Mientras que el primero está sometido a una intensa y pormenorizada regulación, las VTC disfrutan de una situación de alegalidad provocada por la ausencia de regulación municipal. Ello genera una clara desventaja entre el taxi y las VTC, ya que estas últimas disfrutan de un régimen jurídico mucho más benévolo para la prestación de servicios urbanos de transporte discrecional de viajeros esencialmente iguales a los prestados por el taxi. Si a ello le sumamos la insuficiente toma en consideración del taxi como servicio público y la consiguiente desprotección del taxista como autónomo prestador de un servicio de transporte urbano de interés general, el resultado no es otro que el establecimiento de un régimen jurídico municipal que, bajo una falsa neutralidad y envolviéndose en la bandera de la libertad de empresa, discrimina claramente al sector del taxi frente a las VTC.

Por ello, se solicita la inclusión de un título en el que se establezca el régimen jurídico de los servicios de transporte urbano por parte de los VTC y que abarque, como mínimo, un calendario de descansos equiparable al de los servicios de taxi, el órgano competente para el ejercicio de las potestades sancionadoras reconocidas a los municipios por la Ley 2/2003 y el precio máximo de prestación de servicios urbanos por parte de las VTCs.

ALEGACIÓN SEGUNDA. Modificación de los artículos 3.5 y 60.2 en relación con el momento del pago del servicio

La primera de las alegaciones aquí formuladas tiene que ver con el artículo 3.5 del Anteproyecto, el cual establece que, con independencia de la modalidad de determinación del precio aplicable, el abono efectivo del servicio se realizará una vez finalizada la prestación.

Esta previsión puede resultar adecuada para los servicios ordinarios sujetos a taxímetro, pero no contempla suficientemente las singularidades de los servicios previamente concertados a precio cerrado, en los que la persona usuaria conoce de antemano el importe máximo aplicable y puede preferir el pago por adelantado, tal y como sucede con las aplicaciones de VTC. Además, ello coloca al taxista en mejor posición frente a cancelaciones, ausencias injustificadas o solicitudes fraudulentas.

Por ello, se propone dar al cliente la opción de pago por adelantado en los servicios concertados con intermediación a través de servicios telemáticos, ya que estas cumplen con todas las garantías de seguridad y registro del pago exigibles, protegiendo adecuadamente los derechos del usuario.

Ello conllevaría la modificación de la definición de momento del pago del artículo 3.5 y el artículo 60, para incorporar una excepción. El artículo 3.5 podría quedar redactado del siguiente modo:

Momento del pago del servicio: con independencia de la modalidad de determinación del precio aplicable, el abono efectivo del servicio se realizará una vez finalizada su prestación, sin que pueda exigirse su pago con carácter previo al inicio o durante la realización del trayecto. *Ello sin perjuicio de la excepción de pago por adelantado reconocida para los servicios concertados de forma telemática a precio cerrado.*

Proponemos también la siguiente redacción del artículo 60.2:

El importe informado como precio cerrado tendrá exclusivamente dicho carácter y no podrá exceder, en ningún caso, del importe que resulte de la aplicación de las tarifas vigentes mediante el taxímetro. *El cliente tendrá la opción de efectuar el pago por adelantado en los servicios concertados a través de aplicaciones electrónicas.*

ALEGACIÓN TERCERA. Modificación del artículo 4 sobre la necesidad de reforzar el principio de servicio universal y la consideración del taxi como servicio público

El Anteproyecto modifica el enfoque de los principios inspiradores de la ordenación del taxi. Mientras la ordenanza vigente recoge expresamente en su artículo 3, entre otros, la universalidad, continuidad y sostenibilidad del servicio, el Anteproyecto ha eliminado estas referencias y únicamente consagra como principios la libertad de empresa, proporcionalidad, mínima intervención, unidad de mercado y libre competencia.

Entendemos que no bastan las menciones efectuadas en el artículo 4.3 relativas a la orientación de la regulación y la intervención municipal. Más allá del interés público innegable del servicio del taxi, entendemos que deben consagrarse como principios rectores aquellos que hacen del taxi un servicio público municipal clave para garantizar la accesibilidad, universalidad y asequibilidad del transporte urbano discrecional de viajeros.

Por ello, se solicita incorporar al artículo 4.2 una referencia expresa a que el taxi constituye un servicio de transporte esencial de interés general municipal. Proponemos la siguiente redacción:

La intervención municipal en el servicio de taxi se fundamenta en su naturaleza de servicio de interés general para la movilidad urbana, debiendo garantizarse en todo caso su universalidad, continuidad, accesibilidad, suficiencia, calidad, seguridad, sostenibilidad y adecuada cobertura territorial y temporal. Las medidas de ordenación, regulación y control que se establezcan en esta Ordenanza deberán responder, en cada caso, a razones imperiosas de interés general, estar debidamente justificadas y resultar necesarias, proporcionadas y no discriminatorias para la consecución de los fines perseguidos, en coherencia con los principios de la unidad de mercado y de libre competencia en los términos legalmente previstos.

ALEGACIÓN CUARTA. Modificación del artículo 8 relativo a los convenios de colaboración intermunicipal para momentos de alta demanda

El artículo 8 regula los convenios de colaboración intermunicipal para momentos de alta demanda. La previsión puede ser útil para situaciones excepcionales, pero debe configurarse con garantías suficientes para que no se convierta en un mecanismo ordinario de entrada de vehículos ajenos al municipio ni altere injustificadamente el equilibrio económico del servicio local.

Se solicita, por tanto, que se defina con precisión en los convenios qué se entiende por momentos de alta demanda y que tanto la suscripción como la activación de los convenios se lleve a cabo con las siguientes garantías procedimentales: informe previo sobre la oferta y la demanda esperadas y disponibilidad de flota local; y audiencia previa de las entidades y asociaciones representativas del sector.

Se solicita que el artículo 8 incorpore las anteriores garantías. Proponemos una modificación de la redacción del artículo 8.2, para añadir un inciso formulado del siguiente modo:

El convenio de colaboración intermunicipal deberá establecer clara y específicamente las situaciones que lo hacen aplicable, debiendo preverse, a ser posible, el rango de fechas en las cuales será susceptible de aplicación.

También solicitamos la incorporación de un nuevo apartado que recoja las garantías procedimentales propuestas:

Con carácter previo a la suscripción del convenio, así como cada vez que se considere necesaria su activación, que no podrá ser automática, deberá emitirse informe favorable por el órgano competente sobre la oferta y la demanda esperadas y disponibilidad de flota local. Tanto la suscripción como la activación

de los convenios tendrá lugar previa audiencia de las entidades y asociaciones representativas del sector.

ALEGACIÓN QUINTA. Modificación del artículo 9 en relación con la titularidad de licencias por personas físicas y jurídicas y riesgo de concentración del sector

El artículo 9 del Anteproyecto admite la titularidad de licencias de taxi por personas físicas y jurídicas. Esta modificación es uno de los cambios más relevantes desde la perspectiva del sector autónomo, pues puede facilitar procesos de concentración empresarial, adquisición indirecta de licencias y pérdida del modelo profesional individualizado que tradicionalmente ha caracterizado al taxi. Por ello, entendemos necesario introducir el concepto de titular real, con remisión a su definición en el artículo 4 de la Ley 10/2010, de prevención del blanqueo de capitales y de la financiación del terrorismo, para evitar burlar las limitaciones a la titularidad de licencias que impone la normativa sectorial.

La admisión de personas jurídicas como titulares no debe permitir que ciertos particulares o sociedades, a través de la formación de sociedades vinculadas, grupos empresariales o cualquier otra estructura de control indirecto, acumulen licencias eludiendo los límites aplicables a la titularidad directa. Como ya se ha señalado, la concentración de licencias puede comprometer la naturaleza de servicio público del taxi, generando una fuerte dependencia económica de los conductores asalariados o colaboradores y favoreciendo modelos de explotación intensiva incompatibles con la calidad del servicio.

Por ello, consideramos crucial hacer mención expresa del concepto de titularidad real. Este concepto aparece definido en el artículo 4 de la Ley 10/2010, de prevención del

blanqueo de capitales y de la financiación del terrorismo, en el cual fundamentalmente se considera titular real a las siguientes personas:

-) A la persona física por cuya cuenta se establece una relación de negocios o se realiza una operación.
-) A la persona física que, directa o indirectamente, posea o controle más del 25 % del capital o de los derechos de voto de una persona jurídica.
-) A quien, aun sin alcanzar ese porcentaje, ejerza el control efectivo por otros medios.
-) Si no puede identificarse a ninguna persona física mediante esos criterios, se considera titular real, con carácter subsidiario, al administrador o administradores. Si el administrador es una persona jurídica, se identifica a la persona física designada para ejercer sus funciones.

Aunque el concepto procede de la normativa de prevención del blanqueo de capitales, su uso se ha extendido, entre otros sectores, a la actuación notarial y registral (artículo 4 bis de misma la Ley 10/2010), la fiscalidad y el intercambio de información sobre cuentas financieras (artículo 4 y anexos del Real Decreto 1021/2015, mediante la figura de las personas que ejercen el control), o la contratación pública y las subvenciones relacionadas con Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia para el análisis de posibles conflictos de interés (artículos 3, 4 y 7 de la Orden HFP/55/2023). En todos estos ámbitos el concepto cumple la misma función, a saber, superar la titularidad jurídico-formal para hacer visible a la persona que posee materialmente la propiedad o el control.

Destaca también la existencia de un Registro Central de Titularidades Reales, creado en virtud del Real Decreto 609/2023, que reúne y centraliza información procedente, entre otras fuentes, del Registro Mercantil y de registros de fundaciones y asociaciones, así como de bases notariales, para garantizar la adecuada publicidad del titular real de las personas jurídicas españolas.

Pues bien, consideramos que es imprescindible hacer referencia al concepto de titularidad real si se quiere garantizar la vigencia del límite que establece el artículo 11.1 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo (“**Reglamento del taxi**”). De otro modo, podría burlarse fácilmente la restricción a la acumulación de licencias establecida por la normativa autonómica a través de la creación de distintas sociedades, todas ellas dependientes de una misma sociedad matriz o de un único titular o administrador.

Por ello, se solicita modificar el artículo 9 e incorporar un apartado que introduzca una regla expresa de prevención de la concentración de la propiedad de las licencias a través de la referencia al concepto de titularidad real antes expuesto:

Ninguna persona física o jurídica podrá ser titular real, directa o indirectamente, de un número de licencias superior al permitido por la normativa aplicable. A estos efectos, se entiende por titular real a la persona física o jurídica que cumple con los requisitos del artículo 4 de la Ley 10/2010, de 28 de abril, de prevención del blanqueo de capitales y de la financiación del terrorismo.

Del mismo modo, solicitamos el restablecimiento de la obligación de plena y exclusiva dedicación recogida en el artículo 6.3 de la Ordenanza vigente. Su tenor literal es el siguiente:

La persona titular de la licencia de taxi tendrá plena y exclusiva dedicación a la profesión.

Es cierto que esta obligación se establece la normativa autonómica en el artículo 11 del Reglamento del taxi. Sin embargo, solicitamos la incorporación al Anteproyecto de un apartado que incorpore el artículo 6.3 de la Ordenanza vigente para proteger este mandato frente a posibles modificaciones autonómicas posteriores, así como para mostrar el compromiso del municipio con el modelo de provisión del servicio que ha

caracterizado al taxi andaluz a lo largo de toda su historia, clave para mantener su carácter de servicio público.

ALEGACIÓN SEXTA. Modificación del artículo 14 relativo a la transmisión de licencias, carácter reglado, eliminación del tanteo municipal y transmisión a personas jurídicas

El artículo 14 configura la transmisión de licencias con carácter reglado y permite la transmisión inter vivos a favor de personas jurídicas. Entendemos que esta medida es positiva, pero creemos que el Ayuntamiento debe mantener el derecho de tanteo que le reconoce la Ordenanza vigente (artículo 11.3) para mantener sus potestades de regulación del número de licencias y evitar la entrada de operadores especulativos que comprometan el carácter de servicio público del taxi.

En este sentido, aunque esta prerrogativa del Ayuntamiento ya aparece reflejada en el artículo 15 del Reglamento del taxi, creemos que es necesario su reconocimiento por parte de la normativa local para blindar el derecho de tanteo y retracto frente a posibles cambios de la normativa autonómica.

Por ello, se solicita mantener el derecho de tanteo municipal en los términos que prevé el artículo 11.3 de la Ordenanza vigente, cuyo tenor literal reproducimos a continuación:

La Administración Municipal, dispondrá del plazo de dos meses, contados desde el día siguiente de la recepción de la solicitud, para ejercer el derecho de tanteo en las mismas condiciones económicas fijadas por quien transmite y la persona a la que pretende transmitir la licencia. Transcurrido dicho plazo sin haber ejercitado tal derecho, se entenderá que renuncia a su ejercicio. Este derecho de tanteo no se aplicará en las transmisiones a descendientes o ascendientes directos. El ejercicio del derecho de tanteo será acordado en el marco de la planificación municipal correspondiente, previo estudio en el que se determinen los motivos de su ejercicio, tales como el rescate de licencias para su amortización. La puesta en

funcionamiento del plan referido requerirá informe previo del Consejo Andaluz del Taxi, el cual deberá ser emitido en el plazo de dos meses a contar desde la remisión de aquél a dicho órgano.

ALEGACIÓN SÉPTIMA. Modificación del artículo 25 en relación con las condiciones esenciales de la licencia

El artículo 25 del Anteproyecto ha reducido significativamente el catálogo de condiciones esenciales de la licencia, al tiempo que ha convertido el listado en una enumeración *numerus appertus* al ser ampliable a través del acto de creación de la licencia. Con este doble movimiento se excluyen aspectos que a todas luces deberían entenderse como nucleares en la nueva regulación, al tiempo que se lleva a cabo una reducción de las condiciones esenciales que es solo aparente. El resultado es un claro menoscabo del principio de seguridad jurídica y de la calidad del servicio.

La Ordenanza vigente, en su artículo 21, incluye como condiciones esenciales, entre otras, la titularidad conforme a la ordenanza, obligaciones fiscales, laborales y sociales, dedicación plena y exclusiva, disposición del vehículo y elementos técnicos, seguro, permiso de conducir, certificado de aptitud, contratación global, cumplimiento del régimen de paradas, condiciones de aseo y vestimenta, prestación sin superar tasas de alcoholemia ni bajo drogas y ausencia de determinadas condenas firmes.

El artículo 25 del Anteproyecto, en cambio, reduce las condiciones esenciales a la vigencia de la licencia, adscripción del vehículo, aseguramiento, inspección técnica y control administrativo, ejercicio efectivo y las demás que se establezcan en el acto de creación.

La siguiente tabla comparativa ilustra bien la diferencia y pone de relieve las diferencias:

Condiciones esenciales recogidas en el artículo 21 de la Ordenanza vigente	Condiciones esenciales recogidas en el artículo 25 del Anteproyecto de Ordenanza
a) La titularidad de la licencia de conformidad con lo previsto en el artículo 6.2 de esta Ordenanza. b) La acreditación del cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal, laboral y social, incluida la inscripción y alta en el régimen especial de trabajadores autónomos y, en su caso, las obligaciones relacionadas con el conductor/a asalariado/a o autónomo/a colaborador/a. c) La acreditación de la dedicación plena y exclusiva a la licencia de taxi. d) La acreditación de la disposición del vehículo y demás elementos técnicos, en las condiciones y con los requisitos que determina esta Ordenanza o los que se haya determinado en la concesión de la licencia, tales como la adscripción de vehículo adaptado a personas con discapacidad. e) Acreditar tener cubierta la responsabilidad civil por los daños que se causaren con ocasión del transporte en la cuantía establecida, en su caso, por la normativa aplicable en materia de seguros. f) La acreditación de la disposición de permiso de conducir suficiente y de certificado de aptitud profesional del Ayuntamiento de Málaga, tanto respecto del titular de la licencia como, en su caso, de su conductor/a. g) La iniciación de los servicios interurbanos dentro del término municipal de Málaga, salvo las excepciones previstas legalmente.	a) La vigencia de la licencia municipal y, en su caso, de la autorización de transporte interurbano que resulte preceptiva conforme a la normativa aplicable. b) La adscripción a la licencia de un vehículo que cumpla los requisitos técnicos, administrativos y de seguridad establecidos en esta Ordenanza y en la normativa autonómica de aplicación. c) El cumplimiento de las obligaciones legalmente exigibles en materia de aseguramiento, inspección técnica y control administrativo del vehículo y del servicio. d) El ejercicio efectivo de la actividad de taxi conforme a las condiciones esenciales de prestación del servicio previstas en esta Ordenanza, sin perjuicio de los supuestos de suspensión legalmente autorizados. e) Las demás que se establezcan en el acto de su creación.

h) La contratación global de la capacidad del vehículo, salvo en los casos en que se esté autorizado para la contratación individual y siempre que se respeten las condiciones establecidas. i) El cumplimiento del régimen de paradas establecido. j) El mantenimiento de las condiciones adecuadas de aseo y vestimenta del personal. k) La prestación del servicio por el titular de la licencia sin superar las tasas de alcoholemia ni bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas, según lo previsto en la legislación de tráfico y seguridad vial. l) No resultar condenado con pena grave por delito doloso o con cualquier pena por delito contra la seguridad vial que lo sea, en este último caso, con ocasión de la prestación del servicio, mediante sentencia firme.	
--	--

Es especialmente preocupante la coletilla final del artículo 25.2.e) que abre la puerta a que se consideren como condiciones esenciales “las demás que se establezcan en el acto de su creación”. Este apartado rompe con el sentido mismo del establecimiento de condiciones esenciales y de su enumeración en la propia norma. En efecto, por su naturaleza y por los efectos jurídicos que supone su incumplimiento, las condiciones esenciales de la licencia deben estar explícita y taxativamente recogidas en la disposición general reguladora del sector. Permitir su modificación o aumento a través de acto administrativo abre la puerta a la creación de situaciones arbitrarias y discriminatorias entre las propias licencias contrarias a los artículos 9.3 y 14 de la Constitución española (“CE”).

A ello se une que se han eliminado condiciones que revisten una especial importancia para el mantenimiento de la calidad del servicio, como pueden ser, entre otras, el cumplimiento de las obligaciones en materia laboral respecto de conductores asalariados y autónomos o la no conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias estupefacientes. En este sentido, el reenvío a otros artículos del Anteproyecto como sucede, por ejemplo, respecto de las condiciones esenciales de prestación del servicio, no basta para cumplir la función de una enumeración como la que nos ocupa, que consiste en establecer de forma clara y taxativa las condiciones que dan lugar a la revocación de la licencia, tal y como establece el artículo 25.3 del Anteproyecto.

Por todo lo anterior, se solicita modificar el artículo 25.2 del Anteproyecto e incorporar un listado equivalente al del artículo 21 de la Ordenanza vigente. Subsidiariamente, se solicita la eliminación del artículo 25.2.e) del Anteproyecto para establecer un listado que sea *numerus clausus*. De igual modo, se solicita la eliminación del reenvío a las condiciones esenciales de prestación del servicio del artículo 25.2.d) y el desglose y la inclusión expresa y taxativa, en el citado apartado o a través de la creación de otros nuevos dentro del 25.2, de los requerimientos de prestación del servicio que deban ser considerados como condiciones esenciales de la licencia.

ALEGACIÓN OCTAVA. Modificación del artículo 31.4 en lo relativo al número de plazas del vehículo

El artículo 31.4 introduce la posibilidad de aumentar el número de plazas, pero lo relaciona fundamentalmente con las necesidades de accesibilidad universal y su régimen jurídico es ciertamente ambiguo, al admitirse su ampliación “*en los términos previstos en la normativa aplicable*”.

El Reglamento del taxi establece en su artículo 31.3 la posibilidad de ampliación de plazas de los vehículos en “circunstancias especiales”, entre las que se incluye la de

prestar servicio en municipios costeros, condición que Málaga cumple. Por ello, consideramos que sería pertinente establecer claramente en la regulación las circunstancias que permiten acceder a la ampliación de plazas, las cuales deben distinguirse de la ampliación de plazas de los vehículos accesibles para el transporte de personas en silla de ruedas que prevé el artículo 31.4 del Reglamento del taxi.

En este sentido, el reconocimiento de la posibilidad de solicitar vehículos de mayor capacidad responde, además, a las características específicas de la demanda de movilidad de la ciudad de Málaga. La existencia de un aeropuerto internacional, un puerto con tráfico de pasajeros, estaciones y terminales de transporte, actividad congresual y una relevante demanda turística y familiar genera servicios en los que varias personas necesitan desplazarse conjuntamente y transportar equipajes. Estos desplazamientos a menudo no pueden atenderse mediante un único taxi y fuerza a emplear dos o más vehículos para realizar un mismo servicio, lo que disminuye la calidad del mismo y la competitividad del taxi frente a otras modalidades de transporte urbano.

La utilización de vehículos de mayor capacidad permitiría disminuir desplazamientos, optimizar la flota existente y ofrecer una respuesta más adecuada a las necesidades de las personas usuarias. De este modo, una solución razonable podría consistir en el establecimiento de un procedimiento objetivo y reglado para que cualquier titular pueda solicitar la adscripción de un vehículo con capacidad superior a cinco plazas, sin que la autorización quede condicionada a la adaptación para personas con movilidad reducida o a una determinada naturaleza de la licencia.

En atención a lo expuesto, se propone modificar la redacción del artículo 31.4, cuyo tenor literal podría ser el siguiente:

“Cualquier titular de una licencia municipal de taxi podrá solicitar autorización para adscribir a la licencia un vehículo con capacidad superior a

cinco plazas, incluida la persona conductora, hasta el máximo permitido por la legislación vigente para los vehículos destinados al servicio de taxi.

La autorización se concederá cuando el vehículo cumpla las condiciones de homologación, seguridad, inspección técnica, dimensiones, maniobrabilidad, emisiones, identificación exterior y demás requisitos establecidos por la normativa estatal, autonómica y municipal aplicable.

El procedimiento de autorización tendrá carácter reglado y se resolverá mediante criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Lo establecido en este apartado se entenderá sin perjuicio del régimen específico aplicable a los vehículos adaptados, de las obligaciones de accesibilidad universal, del porcentaje mínimo de vehículos accesibles y de las demás medidas destinadas a garantizar la adecuada prestación del servicio a las personas con movilidad reducida.”

ALEGACIÓN NOVENA. Modificación del artículo 42 en materia de reducción de contaminantes y actuaciones de fomento no concretadas

El artículo 42 contiene previsiones de fomento de reducción de contaminantes, pero las actuaciones de fomento no aparecen suficientemente concretadas. Se echa de menos una mayor especificación de las medidas a llevar a cabo; un salto de lo meramente programático y lo normativamente vinculante. En este sentido, solicitamos la concreción de las actuaciones que se llevarán a cabo y que pueden abarcar desde subvenciones, bonificaciones fiscales y demás ayudas análogas, a la creación de la infraestructura municipal necesaria, incluyendo la instalación de puntos de recarga para el sector del taxi en las paradas u otros puntos de la ciudad.

En este sentido, el Ayuntamiento ha hecho uso de la facultad que le otorga el artículo del Reglamento del taxi de ampliar la antigüedad máxima de los vehículos ECO. Entendemos que estas ventajas que contiene el Anteproyecto son admisibles en la medida en que estén acompañadas por las medidas de fomento oportunas que faciliten la renovación de la flota a todos los taxistas y no solo a aquellos con mayores medios. De

lo contrario, estas medidas producen un efecto regresivo que transforma lo que son ventajas legítimas de los vehículos ECO en privilegios injustificados.

Por consiguiente, se solicita concretar en el artículo 42 un catálogo mínimo de medidas de fomento a adoptar por el Ayuntamiento y el calendario previsto para su aplicación.

ALEGACIÓN DÉCIMA. Modificación de los artículos 45.3 sobre el personal encargado de la prestación del servicio

El artículo 45 regula el régimen de prestación del servicio vinculado a la titularidad de la licencia. Pues bien, solicitamos la eliminación del artículo 45.3, cuyo tenor literal es el siguiente:

“la presente Ordenanza no impone obligaciones de prestación personal directa, de dedicación exclusiva ni de incompatibilidad, distintas de las que, en su caso, resulten exigibles conforme a la normativa autonómica reguladora del servicio de taxi.”

Esta equívoca formulación desconoce por completo cuál es el funcionamiento ordinario del sector y demuestra la voluntad del Ayuntamiento de obviar la obligación de dedicación exclusiva que impone el Reglamento del taxi. El consistorio ha optado decididamente por la “uberización” y la precarización del sector, máxime cuando uno de los objetivos declarados de la norma, de acuerdo con la Convocatoria de Consulta Pública de 30 de marzo de 2026, tiene que ver con la garantía del Trabajo decente y crecimiento económico (Objetivo de Desarrollo Sostenible 8; página 20). Debemos mostrar nuestra absoluta disconformidad con la deriva regulatoria adoptada por el Ayuntamiento de Málaga.

En este sentido, la admisión de personas jurídicas como titulares, unida a la normalización de conductores no titulares y autónomos colaboradores, puede propiciar

concentración y precarización, salvo que se establezcan límites claros. Se solicita incluir referencia expresa a la figura del conductor asalariado en los artículos 45 a 49, reforzar la responsabilidad directa del titular de la licencia, evitar que la figura del autónomo colaborador se utilice para encubrir relaciones laborales o explotación empresarial, establecer límites cuantitativos y temporales a la sustitución de la prestación directa por terceros e incluir incompatibilidades con actividades de transporte que puedan confundirse o competir directamente con el taxi.

ALEGACIÓN UNDÉCIMA. Modificación del artículo 50 relativo a la periodicidad de la prueba de aptitud

El artículo 50 regula el certificado municipal de aptitud para la conducción del servicio de taxi. Creemos necesario la fijación en el precepto de la periodicidad con la que se realizarán las pruebas de aptitud a través de la creación de un nuevo apartado. Por tanto, proponemos que la norma establezca que se realizará cada tres meses para así garantizar la continuidad de la oferta de trabajadores y autónomos colaboradores y aumentar la previsibilidad de las pruebas.

Sugerimos la siguiente redacción del apartado:

Las pruebas de aptitud tendrán una periodicidad trimestral, llevándose a cabo un total de cuatro pruebas cada año.

ALEGACIÓN DUODÉCIMA. Modificación del artículo 60 en relación con el establecimiento de un sistema de cálculo oficial del precio cerrado.

El artículo 60 del Anteproyecto regula la contratación del servicio con información previa de precio cerrado. Entendemos que es necesario añadir un apartado para establecer un sistema oficial de cálculo de dicho precio cerrado y así evitar la

divergencia de parámetros que derivan de la existencia de una pluralidad de plataformas y aplicaciones informáticas para su cálculo. La previsión del artículo 97 del Anteproyecto, que establece que el precio cerrado se determinará “*conforme a los parámetros oficiales autorizados por el Ayuntamiento de Málaga de acuerdo con la normativa aplicable*”, es insuficiente ya que no se adapta a las exigencias tecnológicas actuales y sigue dejando al albur de las distintas aplicaciones o plataformas su fijación.

En este sentido, es necesario tener en cuenta que determinación del precio cerrado exige calcular previamente la ruta, la distancia y, cuando proceda, el tiempo estimado y los restantes parámetros tarifarios aplicables. Si cada titular, emisora, asociación, empresa o plataforma debe desarrollar o contratar de forma independiente su propio mecanismo de cálculo, podrán utilizarse herramientas cartográficas distintas y criterios diferentes para seleccionar el itinerario. Ello puede conducir a que un mismo servicio obtenga precios máximos distintos dependiendo de la aplicación o sistema mediante el que sea solicitado.

Esta cuestión va más allá de la correcta aplicación formal de la tarifa, ya que, incluso aplicando idénticos conceptos tarifarios, dos sistemas pueden ofrecer resultados diferentes si parten de rutas, distancias, tiempos o criterios de cálculo distintos. Ello perjudicaría tanto a las personas usuarias como al sector del taxi malagueño en su totalidad. La seguridad que genera la aplicación de un precio unitario sujeto a la tarifa se pierde si cada asociación, emisora o taxista particular establece un precio cerrado distinto, lo cual podría generar un bucle de competencia destructiva derivada no de una mejor prestación del servicio, sino de la utilización de sistemas tecnológicos diferentes para determinar un precio en teoría administrativamente regulado.

Así, la mejor solución a este problema consiste en la fijación de una fuente oficial de cálculo que permita fijar el precio cerrado en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias que no dependería de la aplicación, plataforma o canal comercial

empleado para solicitar el servicio. Por ello, solicitamos que el Ayuntamiento establezca una herramienta municipal oficial para calcular el precio cerrado, susceptible de ser consultada directamente por las personas usuarias y los profesionales, que aplique directamente los parámetros de fijación del precio cerrado.

Para plasmar normativamente esta petición en el Anteproyecto, entendemos que el artículo 60 del Anteproyecto debería incorporar un apartado redactado del modo siguiente:

“El Ayuntamiento pondrá a disposición de las personas usuarias, titulares de licencias, personas conductoras, emisoras de radio, asociaciones y plataformas telemáticas un sistema municipal oficial de cálculo que garantice la obtención de un resultado homogéneo para un mismo origen, destino y condiciones del servicio. El sistema será accesible en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias y permitirá su consulta o integración por aplicaciones de terceros mediante interfaces, protocolos o especificaciones técnicas comunes, públicas y tecnológicamente neutrales.”

ALEGACIÓN TRIGÉSIMA. Modificación del artículo 61 relativo a la contratación por plaza con pago individual

El artículo 61 regula la contratación por plaza como modalidad excepcional y voluntaria para la persona usuaria. La contratación por plaza puede generar conflictos operativos, riesgos de seguridad, problemas de convivencia entre personas usuarias, así como una mayor complejidad de cobro. Por ello, creemos que debe recogerse expresamente que esta modalidad no puede imponerse al taxista cuando existan circunstancias razonables razones objetivas de seguridad, higiene, incompatibilidad de destinos o equipajes, mascotas o cualquier otra circunstancia razonable. Además, entendemos que el régimen jurídico de esta modalidad de pago debe regularse con mayor detalle a fin de evitar la conflictividad y los problemas que puede generar.

Así, en primer lugar, se solicita la modificación del artículo 61.2 y así establecer que la contratación por plaza será susceptible no ser aceptada por la persona titular o conductora del taxi cuando concurran circunstancias razonables que desaconsejen esta modalidad de contratación. Se propone la siguiente redacción:

La contratación por plaza tendrá carácter excepcional y voluntario para las personas usuarias. La persona titular o conductora del taxi podrá negarse a la contratación por plaza con pago individual cuando concurran circunstancias razonables que desaconsejen acudir a dicha modalidad de contratación.

Por otro lado, la regulación proyectada resulta insuficiente para ofrecer un marco jurídico completo, transparente y operativo. La contratación por plaza altera elementos esenciales del servicio ordinario de taxi y tiene carácter excepcional, con lo cual es necesario regular con mayor detalle su régimen jurídico.

En ese sentido, entendemos que el artículo 61 debe precisar los siguientes extremos:

- i. La forma de solicitud del servicio y la forma de manifestación del consentimiento de las personas usuarias.
- ii. La información que debe proporcionarse antes de la contratación.
- iii. El modo de determinación del recorrido y de distribución del precio.
- iv. Las responsabilidades derivadas de la imposibilidad del pago individual entre los usuarios y el taxista –titular o conductor–, la emisora o la plataforma.

La determinación de los anteriores extremos y, en particular, del régimen de responsabilidad, es especialmente significativo a fin de dotar de un marco jurídico unitario a esta modalidad del servicio. La falta de reglas comunes permitiría que cada emisora, plataforma o aplicación configurase el servicio de forma distinta, con la consiguiente merma de la calidad del servicio y de la confianza del usuario.

Por ello, también solicitamos la ampliación del artículo 61 y la adición de los apartados incorporando los siguientes extremos:

- i. El carácter previo e informado del consentimiento y la forma de acreditación del mismo.
- ii. En relación con la acreditación, el establecimiento explícito de la necesidad de que quede registro electrónico cuando la contratación se realice mediante aplicación o plataforma informática. Cuando se efectúe por teléfono, emisora u otro canal, también deberá conservarse constancia suficiente de que la persona usuaria fue informada de la naturaleza compartida del servicio y manifestó su conformidad
- iii. La información mínima del servicio se referirá a la modalidad de contratación, el número máximo de plazas que podrán contratarse, el recorrido previsto, la existencia de puntos intermedios de recogida o destino y el método objetivo de determinación del precio individual.
- iv. Las consecuencias derivadas del incumplimiento de las condiciones del servicio por alguna de las partes y el régimen general de distribución de responsabilidades.
- v. Las reglas relativas al equipaje, animales, accesibilidad y demás circunstancias relevantes.

ALEGACIÓN DÉCIMOCUARTA. Modificación del artículo 62 en relación con la dedicación al servicio

El artículo 62 regula la dedicación al servicio y elimina la obligación de dedicación exclusiva del vehículo taxi cuando se encuentra de servicio prevista en el artículo 53.1 de la Ordenanza vigente. Dicha eliminación abre la puerta compatibilidad con otro tipo de servicios, incluidos potencialmente servicios prestados mediante

plataformas como las VTC, comprometiendo la identificación del servicio de taxi, su disponibilidad y su control. En este sentido, debe destacarse la confusión que ello generaría en los usuarios, además del riesgo significativo de competencia desleal y de elusión de tarifas que la compatibilidad de actividades

Por ello, se solicita la adición de un apartado con el tenor literal del artículo 53.1 actualmente vigente y que reproducimos a continuación:

Los vehículos taxi, cuando se encuentran de servicio, deberán dedicarse exclusivamente a la prestación del mismo, sin que en dicha circunstancia pueda hacerse uso de los mismos para otros fines distintos a los del servicio al público.

ALEGACIÓN DÉCIMOQUINTA. Adición de un nuevo artículo con el fin de regular los plazos de llegada y espera, la cancelación y la incomparecencia en relación con los servicios concertados previamente.

El Anteproyecto regula la concertación previa del servicio de taxi pero no establece un régimen completo de derechos y obligaciones respecto del tiempo de llegada del vehículo, la comunicación de retrasos, el periodo mínimo de espera, la cancelación y la incomparecencia de la persona usuaria. Creemos necesario la fijación de una serie de obligaciones mínimas para garantizar la seguridad jurídica entre las partes y evitar la conflictividad entre usuarios y taxistas y conductores derivada de retrasos, cancelaciones o incomparecencias. Entre ellas, destaca el establecimiento del deber del taxista de esperar al usuario un mínimo de 10 minutos, así como la indemnización al taxista en caso de incumplimiento negligente o culpable por el usuario de dicho plazo y no realización del servicio con una cuantía fijada en relación con la tarifa vigente.

Para ello, entendemos que es razonable establecer el siguiente régimen obligacional:

- i. En los servicios solicitados para su prestación inmediata deberá comunicarse el tiempo estimado de llegada antes de la aceptación definitiva. Puede fijarse un plazo máximo ordinario de diez minutos, sin perjuicio de que, atendiendo a la distancia, el tráfico, la disponibilidad de vehículos o la concurrencia de otras circunstancias, se informe y acepte expresamente un plazo superior.
- ii. Cuando una circunstancia sobrevenida ajena a la voluntad de la persona conductora impida cumplir el tiempo comunicado, deberá informarse sin demora a la persona usuaria y proporcionarle un nuevo tiempo estimado. En tal supuesto, la persona usuaria podrá mantener la solicitud o cancelarla sin penalización. También podrá cancelar sin coste cuando no sea informada del retraso o se incumpla el tiempo de llegada comunicado.
- iii. Una vez alcanzado el punto de recogida y comunicada la llegada, la persona conductora deberá permanecer durante un periodo mínimo de diez minutos. Transcurrido dicho plazo sin que la persona usuaria comparezca, comunique una causa justificada o solicite una ampliación aceptada, el servicio podrá considerarse cancelado por causa imputable a aquella y la persona conductora podrá abandonar el lugar sin responsabilidad.
- iv. En caso de que el taxi haya efectuado el desplazamiento, respetado el tiempo de espera y el trayecto no llegue a iniciarse por incomparecencia o cancelación tardía de la persona usuaria, deberá ser compensado con una cantidad destinada a cubrir el desplazamiento y la espera efectuados. Esta compensación deberá estar expresamente prevista en las tarifas municipales, ser proporcionada, comunicarse antes de la contratación y carecer de naturaleza sancionadora.
- v. La compensación no procederá cuando la no realización del servicio sea imputable a la persona titular de la licencia de taxi, a la persona conductora, a la emisora o a la plataforma; cuando no se haya comunicado la llegada; cuando no se haya respetado el tiempo mínimo de espera; o cuando

concurra una causa que permita a la persona usuaria cancelar sin coste. Si hubiera existido pago anticipado, deberá devolverse el importe correspondiente al servicio no realizado.

- vi. Para acreditar el cumplimiento de estas obligaciones deberá conservarse, durante el plazo estrictamente necesario, constancia de la solicitud, aceptación, asignación, tiempo estimado, llegada, comunicaciones, espera y cancelación.

Para incorporar las anteriores previsiones al Anteproyecto, solicitamos la adición de un nuevo artículo que regule adecuadamente los anteriores extremos.

ALEGACIÓN DÉCIMOSEXTA. Modificación del artículo 65 relativo a la concertación de servicios fuera de parada

El artículo 65 regula la concertación de servicios fuera de parada. Estimamos conveniente modificar dos aspectos del artículo para garantizar una mayor seguridad jurídica.

En primer lugar, solicitamos la eliminación del apartado 65.3 debido a la imprecisión de su redacción y a su carácter redundante. En efecto, de la norma ya se colige que la captación de clientes se llevará a cabo sin obstaculizar la circulación y cumpliendo la normativa de seguridad vial. Establecer esta prohibición solo genera confusión, ya que remite a conceptos jurídicos indeterminados que otorgan un amplio margen de discrecionalidad a las autoridades. Las autoridades pueden hacer valer perfectamente la normativa de tráfico y seguridad vial a través de las potestades que les reconoce el ordenamiento vigente, incluida la sancionadora. Esta prohibición, lejos de aclarar la situación jurídica, eleva la incertidumbre en relación con su aplicación de forma innecesaria, ya que el interés público al que responde está ya lo suficientemente cubierto con la normativa vigente.

Por otro lado, consideramos necesario incorporar la prohibición del vigente artículo 55.3 de la Ordenanza vigente que prohíbe la concertación de servicios fuera de la parada de taxi en puertos, aeropuertos, nudos de transporte ferroviario y demás instalaciones análogas o, en su caso, la remisión al concepto de “zona de especial protección” del artículo 18ter de la Ley 2/2003 y el listado de lugares que establece (entre otros, califica como zonas de especial protección a los aeropuertos, puertos, estaciones de trenes y autobuses, hospitales, centros comerciales y de ocio con más de 500 plazas de aparcamiento, hoteles de al menos cuatro estrellas que tengan más de cien unidades de alojamiento y sedes de órganos jurisdiccionales). Su omisión, de nuevo, genera inseguridad jurídica y compromete el buen funcionamiento del servicio de taxi en estos lugares con gran afluencia y trasiego de pasajeros.

En este sentido se propone la incorporación de un apartado que reproduzca la prohibición del 55.3, cuyo tenor literal reproducimos a continuación:

En puertos, aeropuertos, estaciones, terminales de transporte, en general, y cualquier otro lugar análogo determinado por la Administración Municipal, así como en sus áreas de influencia, no se podrán tomar pasaje fuera de las paradas autorizadas, excepto cuando exista concertación previa del servicio con o sin mediación de sistemas de radiotelecomunicación, debidamente documentado.

ALEGACIÓN DÉCIMOSEPTIMA. Modificación del artículo 77.3 respecto de la obligación de facilitar cambio hasta 50 euros

El artículo 77.3 eleva la obligación de facilitar cambio hasta billetes de 50 euros. Esta cuantía resulta excesiva, pues genera riesgos de seguridad para el conductor, especialmente en horario nocturno, servicios aislados o zonas de menor tránsito. Además, el progresivo uso de medios de pago electrónicos hace innecesario imponer una carga de efectivo superior a la vigente, ya que la calidad del servicio no se ve afectada.

Por ello, se solicita mantener el límite anterior de 20 euros.

ALEGACIÓN DÉCIMOCTAVA. Modificación de los artículos 79.3 y 79.4 en relación con la prohibición de fumar a 15 metros lineales del taxi

Los artículos 79.3 y 79.4 introducen una prohibición de fumar a 15 metros lineales del taxi. Entendemos que esta prohibición debe eliminarse por estar fuera del ámbito competencial del Ayuntamiento.

En efecto, la regulación municipal del taxi puede prohibir fumar en el interior del vehículo y establecer deberes vinculados al servicio, pero resulta discutible extender la prohibición a un radio de 15 metros respecto del taxi, afectando potencialmente a terceros que no son usuarios ni conductores y a espacios públicos no específicamente regulados por la legislación estatal sobre tabaco.

Además, en los términos de redacción del articulado, la medida resulta especialmente problemática porque no se limita al interior del vehículo ni a la prestación del servicio, sino que proyecta una prohibición general sobre el espacio exterior, con efectos frente a cualquier persona. Esto claramente excede la competencia municipal de ordenación del taxi.

Se solicita suprimir los apartados 79.3 y 79.4, limitando la prohibición al interior del vehículo y, en su caso, a la persona conductora durante la prestación del servicio.

ALEGACIÓN DÉCIMONOVENA. Modificación del artículo 85.3 relativo a la permanencia en el vehículo en parada

El artículo 85.3 exige la permanencia en el vehículo del conductor mientras el vehículo taxi permanezca en la parada. Creemos que la obligación es excesiva, ya que no

es lo mismo exigir que el conductor no se ausente de la parada que obligarle a permanecer físicamente dentro del vehículo. En este sentido, la exigencia de permanencia interior puede resultar desproporcionada en largas esperas por necesidades fisiológicas, atención a usuarios o la propia coordinación de la espera y no supone una mejora significativa de la calidad del servicio, ya que lo fundamental es que el taxista se encuentre en la parada y esté a disposición del cliente.

Por ello, proponemos sustituir la obligación de permanencia dentro del vehículo por una obligación de presencia en el vehículo o en sus inmediaciones, quedando el artículo 85.3 redactado del modo siguiente:

Mientras el vehículo taxi permanezca en parada, la persona conductora no podrá ausentarse de la misma y deberá permanecer en el vehículo o en sus inmediaciones, en condiciones que permitan atender de forma inmediata la demanda del servicio y respetar el orden de la parada.

ALEGACIÓN VIGÉSIMA. Modificación de los artículos 69.2, 86.2 y 86.3 respecto de las obligaciones de colaboración y conservación de información de las emisoras y centrales de taxi

El Anteproyecto impone a las emisoras de radio, centrales de taxi y plataformas telemáticas diversas obligaciones de colaboración, suministro y conservación de información. El artículo 86.3 permite al órgano municipal competente requerir, de forma periódica o puntual, cuanta información resulte necesaria para comprobar la correcta concertación y prestación de los servicios. Asimismo, los artículos 69.3 y 86.2 contemplan expresamente la posible exigencia de responsabilidad administrativa y el ejercicio de las potestades municipales de comprobación, control, inspección y sanción respecto de las emisoras y sistemas de intermediación.

Esta parte no cuestiona que el Ayuntamiento pueda solicitar la información necesaria para ejercer sus competencias de inspección y control. Sin embargo, las correspondientes obligaciones deben estar definidas con la suficiente precisión, especialmente cuando su incumplimiento puede dar lugar a la imposición de sanciones a las emisoras, centrales de taxi o plataformas.

En este sentido, entendemos que la redacción actual es excesivamente abierta. Tanto la obligación de las centrales y emisoras de “*garantizar la trazabilidad básica de los servicios concertados, la transparencia de su funcionamiento y la disponibilidad de información suficiente*” (artículo 69.2) como la facultad de que el Ayuntamiento requiera “*cuanta información resulte necesaria*” (artículo 86.3). La responsabilidad administrativa sancionadora que el incumplimiento de estas obligaciones genera obliga a una mayor concreción, ya que, a causa de la redacción actual de los preceptos, las emisoras y las centrales de taxi no pueden conocer con certeza ni prever el alcance de sus obligaciones ni las conductas que puedan ser consideradas como constitutivas de infracción.

Así, con el fin de garantizar una mayor seguridad jurídica y el debido cumplimiento de los principios de tipicidad y proporcionalidad (artículos 27 y 29 de la Ley 40/2015) que rigen en materia sancionadora, deberían establecerse con mayor precisión los datos y la información que deben facilitarse y el formato más adecuado para la garantía de la trazabilidad de los servicios y del funcionamiento de las aplicaciones, plataformas o programas.

Por ello, solicitamos una nueva redacción de los artículos en cuestión que especifique las obligaciones de recopilación y conservación de datos e información de las emisoras y centralitas de taxi y que aclare el alcance de los requerimientos de información que puede solicitar la Administración local.

ALEGACIÓN VIGÉSIMOPRIMERA. Modificación del artículo 87.2 relativo a la conservación de datos durante seis años

El artículo 87.2 del Anteproyecto amplía la obligación de conservación de datos de tres meses a seis años. Además de la falta de precisión de la información objeto de conservación abordada en la alegación anterior, entendemos que el plazo de seis años previsto resulta excesivo y, posiblemente, contrario a la normativa de protección de datos, además de contradictorio con propio artículo 88.1) del Anteproyecto, que reconoce el derecho de los usuarios a la protección de sus datos personales.

Una obligación de conservación de datos durante seis años debe estar justificada por una finalidad concreta, necesaria y proporcionada. Si los datos incluyen información de servicios, usuarios, recorridos, pagos o concertaciones, el plazo debe ajustarse estrictamente al principio de minimización y limitación del plazo de conservación de la información que impone el artículo 5 del Reglamento (UE) 2016/679, general de protección de datos.

En este caso, no concurre motivo alguno de peso que justifique una ampliación tan desproporcionada de las obligaciones de conservación. Es más, a las serias dudas jurídicas que la redacción actual plantea deben añadirse las dificultades técnicas y económicas derivadas de la obligación. Los sistemas de gestión de flotas utilizados por emisoras y centrales no conservan necesariamente todas las categorías de información durante el mismo periodo. Como referencia, los sistemas de gestión utilizados habitualmente en el sector conservan cierta información de los servicios durante periodos aproximados de dos años, mientras que los datos relacionados con trayectos, posicionamiento o recorridos se suelen conservar durante periodos mucho más reducidos, llegando en determinados casos a semanas, dependiendo del sistema y de la finalidad para la que se recopilan dichos datos.

La consecuencia de todo lo anterior es que el cumplimiento de la obligación impuesta por el Anteproyecto obliga a la adaptación y la modificación de los sistemas habitualmente utilizados por el sector y exige inversiones desproporcionadas en almacenamiento de datos y modificación de programas, ya que actualmente prácticamente ningún programa o sistema informático cumple con la obligación de conservación. En este sentido, no ponemos en duda que el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras por parte del Ayuntamiento exige la imposición de ciertas obligaciones de conservación de información, pero entendemos que estas deben adaptarse a la realidad tecnológica y no deben imponer cargas económicas desproporcionadas a las distintas emisoras y centralitas de taxi.

En conclusión, solicitamos mantener el plazo de tres meses de la Ordenanza vigente o, subsidiariamente, distinguir entre datos operativos necesarios para reclamaciones inmediatas, datos fiscales o contables y datos personales de usuarios, que deberán anonimizarse o suprimirse tan pronto dejen de ser necesarios. La redacción del artículo podría ser la siguiente:

Los datos personales vinculados a la prestación del servicio solo podrán conservarse durante el plazo estrictamente necesario para la finalidad que justificó su recogida, sin perjuicio de los plazos de conservación exigidos por normativa fiscal, contable o administrativa aplicable, debiendo aplicarse medidas de anonimización cuando no resulte necesaria la identificación de personas usuarias.

ALEGACIÓN VIGÉSIMOSEGUNDA. Modificación del artículo 89 en relación con la prohibición de comer o beber en el vehículo

Se propone incluir en el artículo 89 del Anteproyecto la prohibición de comer o beber en el vehículo, actualmente recogida en el artículo 76.c) de la Ordenanza vigente como deber de las personas usuarias. La omisión de esta prohibición puede generar

conflictos en la prestación del servicio y problemas de limpieza y salubridad, así como olores y manchas, sin que suponga una mejora significativa del servicio.

Además, esta prohibición también se establece para otros servicios de transporte urbano como el autobús por idénticas razones (artículo 73.e) de la Ordenanza para la prestación del servicio de transporte colectivo de viajeros de la ciudad de Málaga, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga el 28 de diciembre de 2023), con lo cual entendemos que no existe motivo alguno para su eliminación respecto del taxi.

Por consiguiente, entendemos previsión debe incluirse de forma expresa en el catálogo de deberes de las personas usuarias. Se solicita incorporar en el artículo 89.c) un inciso final semejante al previsto en el artículo 76.c) de la Ordenanza vigente. El precepto quedaría redactado como sigue:

Hacer un uso correcto de los elementos del vehículo, absteniéndose de manipularlos indebidamente o de causar daños en los mismos, *incluyendo la prohibición de comer o beber en el interior del mismo.*

ALEGACIÓN VIGÉSIMOTERCERA. Adición de una cláusula penal de responsabilidad por daños y perjuicios por vómitos y suciedad del vehículo

Junto con el elenco de deberes de los usuarios que recoge el artículo 89, entendemos que es necesario establecer una cláusula penal de responsabilidad para los daños y la suciedad extraordinaria que generan los vómitos derivados del estado de embriaguez de ciertos clientes. Esta medida es especialmente relevante de cara a garantizar el efectivo resarcimiento del daño al vehículo en una ciudad tan turística como Málaga, en la que los taxistas desgraciadamente sufren con frecuencia los efectos del turismo de fiesta y borrachera.

La producción de vómitos, micciones, roturas u otros deterioros extraordinarios puede obligar a retirar temporalmente el vehículo para efectuar su limpieza, desinfección o reparación, impidiendo que continúe prestando servicio. Estas situaciones generan un perjuicio directo para la persona titular de la licencia, que debe asumir los gastos necesarios para restablecer el vehículo y la pérdida económica derivada del tiempo durante el cual permanece inmovilizado. Dado que una gran cantidad de los usuarios de taxi son turistas, a menudo extranjeros, habitualmente es prácticamente imposible exigir *a posteriori* el resarcimiento de los daños causados. Por ello, pese a que el régimen jurídico vigente en materia de responsabilidad establece que es el cliente quien debe hacerse cargo de los mismos, a menudo el taxista se ve –indebidamente– obligado a soportarlos, lo que en la práctica genera una situación de clara indefensión del sector.

Por ello, se solicita la inclusión de un artículo que imponga la cobertura inmediata de los daños y perjuicios causados y que estimamos en cincuenta euros, teniendo en cuenta la cuantía media de los costes de limpieza del vehículo y el lucro cesante por el tiempo de inmovilización del vehículo. Naturalmente, una cláusula penal o de compensación por daños y perjuicios de este tipo, normativamente predeterminada y de naturaleza no sancionadora, no impedirá que la persona titular reclame el importe superior de los daños y perjuicios efectivamente acreditados y probados. Ahora bien, la cuantía de la compensación normativamente predeterminada deberá descontarse de cualquier reclamación posterior referida a los mismos conceptos, a fin de evitar una duplicidad resarcitoria.

Es necesario destacar que este tipo de cláusulas no son una excepción en relación con los servicios de prestación de transporte discrecional urbano. Las plataformas de VTC como Uber o Cabify¹ ya contemplan en sus términos y condiciones del servicio

¹ Véase al respecto el régimen de garantías y de responsabilidad de sus condiciones generales, en el que se subraya que la empresa se reserva el derecho a cobrar penalizaciones a los usuarios que durante el trayecto actúen en contra de la moral, las buenas costumbres y el orden público, así como aquellos Usuarios que causen cualquier tipo de

cláusulas penales de este tipo² ya que, *de facto*, son el único modo de garantizar el adecuado resarcimiento del perjuicio causado.

Por todo lo anterior, proponemos la inclusión de un nuevo artículo en el que se establezca una cláusula penal por importe de cincuenta euros por los desperfectos que se acusen en el vehículo de forma negligente o dolosa. El precepto podría estar redactado del modo siguiente:

Las personas usuarias responderán de los daños, desperfectos, vómitos, micciones, derrames o cualquier otra suciedad extraordinaria que ocasionen dolosa o negligentemente en el vehículo y que obligue a su limpieza, desinfección, reparación o retirada temporal del servicio, debiendo abonar al titular de la licencia una indemnización mínima de cincuenta euros (50 €), sin perjuicio de la reclamación del importe superior de los daños y perjuicios efectivamente acreditados, incluidos los gastos de limpieza, desinfección o reparación y el lucro cesante derivado de la inmovilización del vehículo.

ALEGACIÓN VIGÉSIMOCUARTA. Modificación del artículo 98 relativo a las tarifas y la cobertura de costes reales

El artículo 98 del Anteproyecto debería incluir expresamente que las tarifas cubran los costes reales de prestación del servicio, tal y como hace el artículo 85.2 de la Ordenanza vigente. La tarifa del taxi no es un precio libre de mercado, sino una tarifa regulada. Precisamente por ello, debe permitir cubrir los costes reales de prestación, entre los que se incluyen, entre otros, la amortización y el mantenimiento del vehículo, el combustible o los seguros exigidos por la normativa, así como garantizar un beneficio empresarial razonable. Una tarifa insuficiente compromete la continuidad y calidad de la prestación, especialmente para taxistas autónomos, lo que redundará en último término en un peor servicio de cara al usuario.

desperfecto en los vehículos durante la prestación del servicio de transporte: <https://cabify.com/es/legal/terminos-y-condiciones>

² Véase al respecto: <https://help.uber.com/es/riders/article/uber-driver-cleaning-fee-policy?nodeId=2dba264f-edb9-4ae7-8186-68dd399874f0>

Por lo tanto, se solicita la incorporación de un apartado con la redacción del artículo 85.2 de la Ordenanza vigente y que reproducimos a continuación:

Las tarifas, incluidos los suplementos, deberán cubrir la totalidad de los costes reales de prestación del servicio en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial, así como una correcta realización de la actividad.

ALEGACIÓN VIGÉSIMOQUINTA. Sobre el artículo 100.1 relativo a infraestructuras de transporte y mención expresa a aeropuerto, puerto y terminales

El artículo 100.1 debe mencionar expresamente aeropuerto, puerto y terminales de transporte, en línea con el artículo 86.1 de la Ordenanza vigente. Consideramos que la mención expresa de estos lugares aumenta la seguridad jurídica de taxistas y usuarios, sin que ello suponga menoscabo alguno de las potestades y competencias del Ayuntamiento.

Por tanto, se solicita añadir a la redacción del artículo 100.1 del Anteproyecto un pequeño inciso a imagen y semejanza del actual 86.1 de la Ordenanza vigente. El tenor literal del precepto sería el siguiente:

En los servicios con origen o destino en infraestructuras, equipamientos o puntos de especial generación de demanda de transporte, *como aeropuerto, puerto o terminales de transporte*, el Ayuntamiento podrá establecer, con carácter excepcional, tarifas fijas o específicas, de conformidad con lo previsto en la normativa estatal y autonómica en materia de transportes y de régimen de precios, cuando ello resulte justificado por razones de interés general, mejora de la eficiencia del servicio o protección de las personas usuarias.

ALEGACIÓN VIGÉSIMOSEXTA Modificación de los artículos 102.1 y 103.2 en relación con los instrumentos digitales de gestión y su integración con otros programas o aplicaciones informáticas

Los artículos 102.1 y 103.2 plantean la posibilidad de que el Ayuntamiento pueda desarrollar lo que el Anteproyecto denomina “*instrumentos digitales de gestión*”, con la correlativa obligación de los profesionales del taxi de utilizar o instalar determinadas aplicaciones o programas informáticos de control municipal, así como a facilitar su integración con los sistemas de gestión de flota utilizados actualmente por las empresas del sector. Esta obligación plantea importantes dudas, tanto desde el punto de vista jurídico como técnico y económico.

En primer lugar, no se concreta suficientemente el tipo de sistema o programa informático a desarrollar por la Administración local. La habilitación normativa es excesivamente abierta y no se concreta el tipo de aplicación o sistema a desarrollar o sus funcionalidades, la información a proporcionar ni los protocolos de acceso. Antes bien, los preceptos del Anteproyecto son un “cheque en blanco” para el Ayuntamiento. La inseguridad jurídica que ello genera es evidente, especialmente en relación con medidas que afectan directamente a la organización interna de entidades privadas y a sistemas informáticos y programas que son clave para garantizar el buen funcionamiento del servicio.

En segundo lugar, existen restricciones técnicas que no dependen de las emisoras ni de los profesionales del taxi malagueño sino del producto que el mercado tecnológico oferta. En ese sentido, debemos poner de manifiesto que los sistemas de gestión de flota existentes en el mercado son desarrollados por empresas tecnológicas independientes y utilizan arquitecturas, bases de datos, APIs, protocolos y sistemas de comunicación diferentes. Por tanto, no existe una garantía de que estos sistemas puedan conectarse

directamente con una aplicación municipal sin realizar previamente un desarrollo específico de integración.

Además, entendemos que antes de establecer habilitaciones normativas de estas características, tan amplias y genéricas, debería realizarse un estudio previo que determine si los sistemas actualmente utilizados por las centrales y emisoras pueden cumplirla y, en caso contrario, cuál sería el coste necesario para su adaptación. No parece razonable establecer mediante una ordenanza una obligación tecnológica que implique que empresas privadas tengan que modificar o desarrollar sus sistemas informáticos para adaptarlos a una plataforma municipal, sin determinar previamente quién asumirá los costes de desarrollo, mantenimiento, actualización, seguridad e integración.

Por todo lo anterior, solicitamos la eliminación de los preceptos correspondientes o, subsidiariamente, la concreción en el Anteproyecto del tipo de programa informático a desarrollar por el Ayuntamiento, de sus principales características técnicas y de las condiciones esenciales de implantación y utilización.

ALEGACIÓN VIGÉSIMOSEPTIMA. Modificación de los artículos 109 y 110 sobre el régimen de concesión de las autorizaciones para los servicios de transporte turístico urbano

Se propone modificar los artículos 109 y 110 del Anteproyecto, relativos a un apartado al artículo 113 del Anteproyecto para que se diseñe y establezca desde el inicio el sistema de concurso competitivo para la adquisición de las autorizaciones. De otro modo, se corre el riesgo de que se produzca una “avalancha” de solicitudes que colapse los servicios de tramitación, tal y como ha sucedido en ciudades como Madrid o, en materia de VTCs, en las Islas Baleares.

Por una parte, el artículo 109.3 señala como posibilidad lo que es un hecho cierto, a saber, que los servicios de transporte turístico urbano implican “*un uso común especial, intensivo o singular del viario o del dominio público*” y que requieren de “*la fijación de itinerarios, paradas, horarios, puntos de inicio y finalización o puntos de recogida y bajada de personas usuarias*”. Por otra, el artículo 110.1 establece como opcional la limitación del número de autorizaciones de transporte turístico urbano y el 110.7 señala que mientras no se fije dicha limitación cuantitativa, las solicitudes podrán tramitarse de forma individual.

Entendemos que es un error considerar que los servicios de transporte turístico urbano pueden llevarse a cabo sin hacer un uso especial o privativo del dominio público. La propia naturaleza de la actividad a desempeñar y la experiencia de cómo se ha llevado a cabo tanto en Málaga como en otras ciudades evidencia que estos servicios necesariamente suponen un uso intensivo de ciertos viales, aceras y lugares públicos con un declarado ánimo de lucro que excede con mucho lo que sería un uso común y normal del dominio público urbano. Por lo tanto, la autorización no puede considerarse como una consecuencia posible derivada de la regulación de estos servicios, sino que debe configurarse como la condición jurídica necesaria e ineludible para el ejercicio del transporte turístico urbano a causa del insoslayable uso especial o privativo del dominio público que este lleva a cabo.

Por otra parte, el artículo 110 establece como opcional la limitación del número de autorizaciones (artículo 110.1) y fija un sistema de tramitación individual de autorizaciones mientras no exista dicha limitación cuantitativa (artículo 110.7). Pues bien, al igual que con el artículo anterior, entendemos que es necesario acabar con las ambigüedades del régimen jurídico del Anteproyecto en relación con las autorizaciones. Igual que es necesario establecer como condición ineludible de ejercicio de la actividad la obtención de la autorización, creemos que debe fijarse desde un inicio un número limitado de licencias o autorizaciones un sistema de otorgamiento de las mismas basado

en la concurrencia competitiva. De lo contrario, existe un riesgo claro de colapso de los servicios de tramitación de licencias.

En efecto, la experiencia ha demostrado en ciudades como Madrid o en las Islas Baleares en materia de VTCs que la apertura de un plazo de solicitud individual de autorizaciones, aunque sea provisional, da lugar a la presentación de un aluvión de solicitudes por parte de los operadores destinado a colapsar a la administración otorgante, lo que provoca un aumento exponencial de la conflictividad judicial derivada. Ello generaría una situación de caos y colapso considerable; situación fácil y perfectamente evitable a través del establecimiento desde un inicio de un sistema competitivo de otorgamiento y de un número máximo de autorizaciones a conceder, unido a la disposición expresa de no otorgar autorizaciones hasta que no se haya fijado una limitación cuantitativa de las autorizaciones.

En este sentido, el establecimiento de un régimen jurídico claro y preciso, que establezca desde un inicio las limitaciones correspondientes y evite las ambigüedades y los claroscuros del régimen transitorio de otorgamiento individual de autorizaciones de un servicio que utiliza de forma intensiva el dominio público, es el mejor modo de prevenir el colapso de los servicios de tramitación y la subsiguiente conflictividad judicial.

En definitiva, consideramos que lo mejor para el interés público sería el sometimiento claro y expreso del ejercicio de la actividad a autorización y el condicionamiento del otorgamiento de estas últimas a la fijación de la limitación cuantitativa. Por ello, consideramos que es necesario modificar la redacción de los artículos 109 y 110 del Anteproyecto.

Respecto del primero, el cambio del tenor literal proponemos la siguiente redacción del artículo 109.3 para afirmar de forma taxativa la necesidad de autorización:

“En virtud del uso especial intensivo o singular del viario y el dominio público derivado del ejercicio de la actividad, este quedará sujeto a la previa autorización municipal correspondiente”

Por otro lado, el cambio en la redacción del artículo 110 podría afectar únicamente al uso del verbo poder del apartado 1, que sería sustituido por el verbo deber, y a la previsión que se establece en su apartado 7. De esta forma, el artículo 110.1 quedaría redactado del siguiente modo:

Mediante acuerdo motivado de la Junta de Gobierno Local, previo informe preceptivo del área competente en materia de movilidad, *deberá* establecerse la limitación del número de autorizaciones, atendiendo, entre otros, a los siguientes criterios:

El artículo 110.7 deberá establecer que no se tramitarán solicitudes hasta que no se haya fijado la limitación cuantitativa de las licencias, pudiendo ser su tenor literal el siguiente:

No se tramitarán solicitudes hasta que no se haya fijado la limitación cuantitativa de las autorizaciones.

ALEGACIÓN VIGÉSIMOCTAVA. Modificación del artículo 114 en relación con el establecimiento de la prohibición expresa de uso de carriles bus-taxi y viales exclusivos

Se propone añadir un apartado para prohibir específica y expresamente a los transportes turísticos urbanos el uso de carriles bus-taxi y viales de uso exclusivo para transporte público.

Esta previsión es necesaria para evitar cualquier tipo de confusión funcional con el taxi y el transporte público, así como para preservar la prioridad circulatoria atribuida a servicios públicos o de interés general en determinados viales o carriles.

De este modo, se propone añadir un apartado al artículo 114 que quedaría redactado como sigue:

Queda prohibida la utilización por los vehículos destinados a actividades de transporte turístico urbano de carriles bus-taxi, carriles reservados, paradas de taxi, paradas de transporte público, viales de uso exclusivo para transporte público o cualesquiera infraestructuras reservadas al taxi, autobús u otros servicios públicos, salvo autorización expresa y motivada por razones excepcionales de movilidad.

ALEGACIÓN VIGÉSIMONOVENA. Modificación del artículo 129.9 en relación con el límite de 30 kilómetros de desplazamiento

En relación con la potestad, en el marco de una inspección, de ordenar el traslado del vehículo al taller autorizado, zona de control, dependencia municipal o lugar adecuado para el examen del vehículo cuando existan indicios fundados de manipulación del taxímetro u otros sistemas, solicitamos la modificación del artículo 129.9 del Anteproyecto para mantener el límite de 30 kilómetros ya previsto en el artículo 87.8 de la Ordenanza vigente. Consideramos necesario mantener esta garantía del taxista inspeccionado para evitar la imposición de medidas desproporcionadas y que desbordan las atribuciones de inspección normativamente previstas.

Por ello, propone modificar la redacción del artículo 129.9 del Anteproyecto y añadir un inciso final semejante al del artículo 87.8 actualmente vigente. El tenor literal del precepto sería el siguiente:

Cuando existan indicios fundados de manipulación, alteración o funcionamiento inadecuado del taxímetro, del módulo tarifario, de otros instrumentos de control del servicio de taxi, de los sistemas de geolocalización, registro o trazabilidad de los transportes turísticos urbanos, o de cualquier otro sistema obligatorio para verificar las condiciones de prestación, el personal inspector, la Policía Local o los agentes de la autoridad podrán requerir las comprobaciones técnicas necesarias y, cuando proceda conforme a la normativa

aplicable, ordenar el traslado del vehículo al taller autorizado, zona de control, dependencia municipal o lugar adecuado para su examen, *siempre que no suponga un recorrido de ida superior a 30 kilómetros*.

ALEGACIÓN TRIGÉSIMA. Modificación del artículo 131.10 relativo al pago de los gastos derivados de la imposición de medidas provisionales. La necesidad de resolución o sentencia firme.

El artículo 131.10 del Anteproyecto establece que los gastos derivados inmovilización, retirada, traslado, depósito, comprobación técnica, ejecución subsidiaria o restablecimiento de la situación alterada serán exigibles a la persona responsable cuando la infracción resulte acreditada. Entendemos que la redacción actual puede ser contraria a la presunción de inocencia, ya que no especifica cuándo se entiende acreditada la comisión de la infracción, lo que puede generar una obligación de pago por el responsable de los gastos anteriores con base en resoluciones administrativas susceptibles de recurso.

Por consiguiente, consideramos que es necesario ligar la acreditación de la infracción a la existencia de una resolución o sentencia firme en la que así se declare. Una garantía formal de este tipo es clave para garantizar los derechos del sancionado y evitar que se produzcan situaciones desproporcionadas y manifiestamente injustas.

En este sentido, solicitamos añadir al artículo 131.10 un pequeño inciso que establezca acreditada una infracción en el momento en que recaiga resolución o sentencia firme que así lo entienda. La redacción del artículo sería la siguiente:

Los gastos derivados de la inmovilización, retirada, traslado, depósito, comprobación técnica, ejecución subsidiaria o restablecimiento de la situación alterada serán exigibles a la persona responsable cuando la infracción resulte acreditada *por medio de resolución o sentencia firme*, sin perjuicio de la aplicación, en su caso, de las garantías constituidas y de la normativa recaudatoria correspondiente.

ALEGACIÓN TRIGÉSIMOPRIMERA. Modificación del artículo 135.7 en relación con la terminación del procedimiento y acceso a la vía contenciosa

El artículo 134.7, que regula la terminación del procedimiento sancionador en caso de pago voluntario de la sanción, debe aclarar que la terminación del procedimiento pone fin a la vía administrativa, porque de lo contrario podría cerrarse indebidamente la vía contenciosa al exigir renuncia a recursos administrativos. El artículo 85.3 de la Ley 39/2015 permite reducciones en procedimientos sancionadores condicionadas al desistimiento o renuncia de acciones o recursos en vía administrativa. Sin embargo, esta renuncia no puede afectar a los derechos de recurso judicial del sancionado. Por ello, se solicita el expreso reconocimiento de que el pago voluntario supone la terminación del procedimiento sancionador acordada mediante resolución que pone fin a la vía administrativa, de modo que no se impida el acceso a la jurisdicción contencioso-administrativa.

Por ello, se propone añadir al artículo 135.7:

El pago voluntario con reducción determinará la terminación del procedimiento sancionador respecto de la sanción pecuniaria, sin perjuicio de las actuaciones formales necesarias para dejar constancia de dicha terminación en el expediente. *La terminación se acordará por medio de resolución que pondrá fin a la vía administrativa.*

ALEGACIÓN TRIGÉSIMOSEGUNDA. Modificación del artículo 143.1.g) en relación con la inexactitud relevante o falta de datos esenciales de la documentación de control

El artículo 143.1.g), relativo a las infracciones graves del régimen del taxi, recoge como infracción grave “la carencia, falseamiento, falta de diligenciado, inexactitud relevante o falta de datos esenciales de la documentación de control cuya

cumplimentación, llevanza, conservación, comunicación o puesta a disposición resulte obligatoria conforme a la normativa vigente o a la presente Ordenanza”.

Se propone eliminar la expresión “*inexactitud relevante*”, por sugerir responsabilidad objetiva. La tipificación sancionadora debe ser clara, precisa y respetuosa con los principios de culpabilidad, tipicidad y proporcionalidad. La expresión “*inexactitud relevante*” puede sancionar errores materiales, discrepancias documentales o datos incompletos sin exigir dolo, culpa o negligencia del administrado.

Se solicita sustituir “*inexactitud relevante*” por una fórmula que elimine cualquier atisbo de responsabilidad objetiva del tipo infractor. El tenor literal del artículo 143.1.g) sería el siguiente:

La carencia, falseamiento o la falta de diligenciado de datos esenciales de la documentación de control cuya cumplimentación, llevanza, conservación, comunicación o puesta a disposición resulte obligatoria conforme a la normativa vigente o a la presente Ordenanza.

ALEGACIÓN TRIGÉSIMOTERCERA. Modificación del artículo 153.3 en relación con el aumento de la cuantía de las sanciones

Se solicita el aumento de la cuantía de las sanciones del artículo 153.3, relativas al régimen administrativo sancionador de los transportes turísticos para que tengan verdaderos efectos disuasorios. Entendemos que la situación del taxi, un servicio que se lleva a cabo principalmente por autónomos que poseen un único vehículo, no es equiparable al de las personas jurídicas dedicadas al transporte turístico. Su capacidad económica es significativamente mayor, como demuestra su organización interna, el número de trabajadores, el tamaño de sus flotas y la escala de sus actividades. Por lo tanto, si se quiere que el régimen sancionador del Anteproyecto tenga un verdadero carácter preventivo y disuasorio que evite el incumplimiento de sus preceptos, la cuantía

de las sanciones debería ser significativamente mayor, especialmente en relación con las infracciones graves y muy graves.

Es necesario subrayar que el incumplimiento sistemático de sus obligaciones de no competencia con el sector del taxi y de su obligación de no prestación de servicios de transporte profesional pone en riesgo la viabilidad del primero como servicio público de transporte discrecional. Por ello, como sector económico, estamos especialmente interesados en evitar que a la competencia desleal de las VTC se sume la del transporte turístico, de ahí nuestro interés en la existencia de un régimen sancionador que haga efectivos los preceptos del Anteproyecto.

Por consiguiente, solicitamos una reforma del artículo 153.3 que aumente significativamente los importes de las sanciones. Proponemos la siguiente redacción del precepto:

- a. Las infracciones leves, con apercibimiento o multa de hasta 1000 euros.*
- b. Las infracciones graves, con multa de 1000 euros a 5000 euros.*
- c. Las infracciones muy graves, con multa de 5000 euros a 10000 euros.*

En virtud de estas alegaciones,

SUPlico AL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA que tenga por presentado este escrito, se sirva de admitirlo y, en su virtud, acuerde incorporar al texto del Anteproyecto las modificaciones propuestas, en particular:

En Málaga, a [...].

MODIFICACIONES ANTEPROYECTO

Artículo 4.- El taxi soporta un régimen de obligaciones, costes y controles públicos muy superiores a los que soportan otras actividades de movilidad que compiten materialmente por la misma demanda. La regulación municipal no puede limitarse a controlar al taxi, sino que debe garantizar que las actividades que compiten con él no puedan prestar materialmente servicios equivalentes bajo una regulación sustancialmente menos intensa.

Se solicita que se incorpore expresamente al artículo 4 un principio adicional:

"El Ayuntamiento garantizará el equilibrio efectivo entre el servicio de taxi y las restantes modalidades de transporte de viajeros que incidan en el mismo mercado urbano, evitando situaciones de competencia regulatoria asimétrica y adoptando las medidas necesarias para preservar la viabilidad económica, suficiencia, continuidad y calidad del servicio de taxi

Artículo 5.2. Modificación del artículo 5.2 sobre título habilitante y coordinación de títulos, debe ser complementado, con:

" ... En todo caso, la ordenación municipal del servicio se entenderá subordinada a lo establecido en el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo de Andalucía, aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, y sus modificaciones, particularmente en materia de coordinación de títulos habilitantes, determinación del número de licencias, contratación por plaza con pago individual, visado, documentación a bordo, condiciones técnicas de vehículos y sistemas de concertación del servicio."

Artículo 7 ; añadir un apartado 5 al artículo 7, con la siguiente redacción:

"En la solicitud de autorización para la constitución de un Área Territorial de Prestación Conjunta, así como en la propuesta de sus normas de funcionamiento, deberán contemplarse, como mínimo, los extremos previstos en el artículo 5.3 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, incluyendo la regulación del régimen tarifario, la creación y otorgamiento de licencias, el establecimiento de normas y requisitos uniformes para la prestación del servicio y la existencia y régimen de funcionamiento de un órgano de consulta y representación en el que estén presentes los representantes legítimos de las personas usuarias del servicio

Artículo 9 cotitularidad de la licencias de taxi por dos personas físicas

Propuesta de modificación del artículo 9 del Anteproyecto

Se propone modificar el artículo 9 del Anteproyecto de Ordenanza, relativo a la titularidad de las licencias de taxi, con el objeto de permitir expresamente que una misma licencia de taxi pueda ser titularidad conjunta de dos personas físicas, siempre que ambas cumplan individualmente todos los requisitos exigidos por la normativa aplicable y asuman frente a la Administración responsabilidad solidaria respecto de las obligaciones derivadas de la licencia y de la prestación del servicio

La citada propuesta tiene su fundamento en que el actual régimen de titularidad debe adaptarse a la realidad económica y social del sector del taxi, favoreciendo fórmulas que permitan el acceso y la continuidad de la actividad sin que ello suponga un incremento del número de licencias ni una alteración de las condiciones de prestación del servicio.

La cotitularidad de una licencia por dos personas físicas constituye una fórmula especialmente adecuada para determinados supuestos de explotación familiar, profesional o compartida, permitiendo distribuir entre ambos cotitulares las obligaciones derivadas de la actividad y facilitando la continuidad de la explotación.

La propuesta no supone la creación de dos licencias ni permite la explotación simultánea de dos vehículos. Se trataría en todo caso de una única licencia, adscrita a un único vehículo, cuya titularidad correspondería conjuntamente a dos personas físicas.

La cotitularidad quedaría condicionada a las siguientes garantías:

Ambos cotitulares deberán ser personas físicas.

Ambos deberán cumplir individualmente todos los requisitos exigidos para ser titular de una licencia de taxi, incluidos los requisitos administrativos, fiscales, laborales, de Seguridad Social, de honorabilidad y cualesquiera otros establecidos por la normativa estatal, autonómica y municipal.

Ambos cotitulares deberán estar vinculados a la explotación efectiva de la licencia, sin que la cotitularidad pueda utilizarse como una mera fórmula de titularidad formal.

Ambos deberán prestar el servicio en régimen de dedicación exclusiva, en los términos establecidos por la normativa aplicable.

La cotitularidad no podrá utilizarse para multiplicar la capacidad de explotación de la licencia ni permitirá disponer de más de un vehículo adscrito a la misma licencia.

Los dos cotitulares responderán solidariamente frente al Ayuntamiento de Málaga del cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la licencia, de la Ordenanza y de la normativa sectorial aplicable.

La responsabilidad solidaria comprenderá tanto las obligaciones administrativas vinculadas a la licencia como aquellas obligaciones económicas que legalmente puedan derivarse de su explotación.

Las actuaciones realizadas por cualquiera de los cotitulares frente a la Administración producirán efectos respecto de ambos, sin perjuicio de las relaciones internas que puedan existir entre ellos.

La transmisión, modificación o extinción de la cotitularidad deberá comunicarse al Ayuntamiento y quedará sometida al régimen establecido para la transmisión de las licencias de taxi.

La cotitularidad no podrá utilizarse para eludir las limitaciones establecidas legalmente respecto del número de licencias de las que puede ser titular una misma persona.

Se propone añadir un nuevo apartado al artículo 9 con la siguiente redacción:

“La licencia de taxi podrá ser titularidad de dos personas físicas conjuntamente, siempre que ambas cumplan individualmente los requisitos exigidos por la normativa estatal, autonómica y municipal para ser titular de una licencia de taxi.

Los cotitulares deberán participar en la explotación efectiva de la licencia y prestar el

servicio en régimen de dedicación exclusiva, en los términos establecidos por la normativa aplicable.

La cotitularidad recaerá sobre una única licencia y no podrá suponer, en ningún caso, la adscripción de más de un vehículo ni la explotación simultánea de más de un vehículo al amparo de dicha licencia.

Los cotitulares responderán solidariamente frente al Ayuntamiento de Málaga del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la licencia, de la presente Ordenanza y de la normativa sectorial aplicable, sin perjuicio de las relaciones internas que puedan existir entre ellos.

La constitución, modificación y extinción de la cotitularidad deberá ser comunicada al Ayuntamiento y quedará sujeta a las condiciones y requisitos establecidos para la licencia de taxi y, en su caso, para su transmisión.”

La modificación propuesta resulta además coherente con el carácter de actividad privada reglamentada que tiene el servicio de taxi y con la posibilidad de que la titularidad corresponda a personas físicas.

La cotitularidad no perjudica el interés público porque:

- no incrementa el número de licencias;
- no incrementa el número de vehículos autorizados;
- no reduce las exigencias de acceso a la actividad;
- no permite eludir los requisitos de titularidad;
- mantiene la dedicación exclusiva;
- garantiza la responsabilidad solidaria de ambos cotitulares;
- facilita la continuidad de la explotación;
- y permite una estructura de explotación más flexible.

Por todo ello, se solicita que el artículo 9 del Anteproyecto sea modificado incorporando expresamente la posibilidad de cotitularidad de una licencia entre dos personas físicas en los términos expuestos.

Artículo 9 debe ser completado incluyendo como requisitos de las personas jurídicas para ser titular de la licencias tal y como establece l artículo 27 del D 35/2012:

- Que tenga personalidad jurídica propia;
- incluya expresamente en su objeto social el transporte público de viajeros en vehículo turismo;
- no sea entidad sin ánimo de lucro;
- no pueda ser titular de otra licencia/autorización.

Artículo 10: Modificación del número de licencias de taxi

La modificación del número de licencias municipales de taxi existentes en el municipio de Málaga solo podrá acordarse mediante acto administrativo expreso, previa tramitación del correspondiente procedimiento administrativo, atendiendo siempre a la necesidad y

conveniencia del servicio al público y a la caracterización de la oferta y demanda en su ámbito territorial, garantizando la suficiente rentabilidad de la explotación del servicio, en los términos del artículo 12.1 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

Para la determinación o modificación del número de licencias deberán tenerse en cuenta los factores previstos en el artículo 12.2 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, incluyendo, en particular, los niveles de oferta y demanda del servicio, la evolución de actividades económicas y turísticas, las infraestructuras vinculadas a la demanda, el nivel de cobertura por transporte público, el grado de dispersión urbana y el porcentaje mínimo de licencias de taxi adaptado previsto en el artículo 54.2 del citado Decreto.

La variación del número de licencias vigente deberá justificarse debidamente mediante un estudio previo. En este procedimiento se establecerá un trámite de audiencia a las personas interesadas y se recabará informe preceptivo y vinculante de la Consejería competente en materia de transportes, previa consulta al Consejo Andaluz del Taxi, en los términos previstos en el artículo 12.3 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

El Anteproyecto habla de “demanda”, “movilidad”, “oferta” y “condiciones reales de prestación”, pero no recoge expresamente la garantía de suficiente rentabilidad de la explotación.

Solicitar que se incluya que: “La modificación del número de licencias deberá garantizar, asimismo, la suficiente rentabilidad económica de la explotación del servicio, conforme al artículo 12.1 del Decreto 35/2012.

Artículo 11 y 12: regulación insuficiente, solicitar que se incorpore expresamente según dispone el artículo 25 del Decreto 35/2012:

- publicación de solicitudes admitidas;
- plazo de 15 días para alegaciones;
- publicación de adjudicatarios;
- obligación de respetar los criterios establecidos en las bases.

Artículo 13 bis. Excepciones al principio de coordinación de títulos

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 los términos previstos en el artículo 10 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

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.

A los efectos previstos en el apartado 1, la necesidad y rentabilidad del servicio de taxi con carácter estrictamente urbano deberá acreditarse mediante estudio técnico en el que se analicen los factores dispuestos en el artículo 12.2 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

En la tramitación del procedimiento para el otorgamiento de licencias o autorizaciones no coordinadas, se dará audiencia a los municipios afectados, en su caso, a

las asociaciones más representativas del sector del taxi y de otras modalidades de transporte de viajeros y viajeras, así como a las organizaciones sindicales y empresariales y asociaciones de personas consumidoras y usuarias con mayor representatividad en la provincia que se trate, conforme al artículo 10.4 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero

Artículo 14.7 permite transmisión mortis causa a las personas herederas conforme a la normativa civil, siendo contrario al artículo 15.1 que establece la transmisión mortis causa al cónyuge viudo o herederos forzosos, debiendo ser modificado.

Además, falta recoger expresamente:

- plazo de 30 meses;
- derecho de tanteo municipal en transmisiones inter vivos;
- precio de transmisión;
- requisito relativo a sanciones pendientes;
- comunicación a la Junta de Andalucía;
- necesidad de autorización interurbana antes de iniciar la actividad.

Artículo 30: solicitar que cualquier endurecimiento futuro de las condiciones ambientales vaya acompañado de: período transitorio, ayudas, calendario, estudio económico y consideración de la rentabilidad del titular.

Artículo 50.5 incluir carecer de antecedentes penales

Artículo 78.2 es necesario modificar que no será necesario autorización expresa de la persona usuaria para la toma de carburante en el supuesto de viajes o desplazamientos de larga distancia

Artículo 80.1 modificar que la expedición del recibo o justificante del importe abonado se efectuara siempre que lo solicite la persona usuaria

Artículo 83.2, incluir que cualquier responsabilidad o multa por transporte de equipaje en el interior será responsabilidad de la persona usuaria

Artículo 84.3 modificar debe sustituir previa audiencia de las asociaciones representativas del sector del taxi, de las organizaciones sindicales y de las organizaciones representativas de las personas consumidoras y usuarias, por previo informe de las asociaciones representativas del sector del taxi, de las organizaciones sindicales y de las organizaciones representativas de las personas consumidoras y usuarias, según establece el artículo 43 del Decreto 35/12.

Artículo 78.2 es necesario modificar que no será necesario autorización expresa de la persona usuaria para la toma de carburante en el supuesto de viajes o desplazamientos de larga distancia

Artículo 87. Emisoras, plataformas intermediarias y sistemas de telecomunicación para la

concertación del servicio

Todas las emisoras de radio y los sistemas de telecomunicación que se utilicen para la concertación del servicio del taxi deberán comunicar al órgano municipal competente, a través de declaración responsable, el inicio de la actividad en su ámbito territorial, indicando el cumplimiento de lo dispuesto en la correspondiente ordenanza municipal y en la normativa vigente que les resulte de aplicación.

El mantenimiento de la actividad estará condicionado al cumplimiento de la garantía de libertad de asociación de las personas titulares de licencia y a la cobertura del servicio, en su caso, de manera ininterrumpida, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 54.7 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

A los efectos de control, el órgano municipal competente podrá requerir de forma periódica a la emisora o plataforma intermediaria toda la información necesaria relativa a los servicios solicitados por las personas usuarias para comprobar la correcta prestación del servicio de acuerdo con lo establecido en las ordenanza

Artículo 94 se propone incluir un apartado con la siguiente redacción:

El Ayuntamiento garantizará la existencia de un porcentaje suficiente de taxis adaptados para atender las necesidades de las personas con movilidad reducida, de conformidad con lo establecido en la normativa autonómica y estatal aplicable.

Las personas titulares de las licencias podrán solicitar voluntariamente que el vehículo adscrito a su licencia sea adaptado para el transporte de personas con movilidad reducida, en los términos establecidos por la normativa vigente.

El Ayuntamiento promoverá y facilitará la adscripción voluntaria de vehículos adaptados por las personas titulares de las licencias existentes, con el objetivo de alcanzar el porcentaje mínimo legalmente exigible.

Cuando, mediante las solicitudes voluntarias de adaptación de los vehículos adscritos a las licencias existentes, no se alcance el porcentaje mínimo de taxis adaptados exigido por la normativa aplicable, el Ayuntamiento exigirá que las últimas licencias que se concedan tengan adscrito un vehículo adaptado hasta alcanzar dicho porcentaje.

La obligación prevista en el apartado anterior se aplicará exclusivamente en la medida necesaria para alcanzar el porcentaje mínimo legalmente exigible y previa determinación objetiva del número de vehículos adaptados existentes y del déficit de adaptación.

La adscripción de un vehículo adaptado a una licencia no podrá implicar, por sí misma, la imposición de obligaciones adicionales distintas de las previstas en la normativa estatal, autonómica y municipal aplicable.

Los vehículos adaptados deberán cumplir las condiciones técnicas y de accesibilidad establecidas por la normativa vigente.”

Artículo 97 a 100 El Anteproyecto regula las tarifas en los arts. 97-100 y dice que se

establecerán conforme a la normativa estatal y autonómica, pero no reproduce el contenido esencial del art. 58.4 del Decreto 35/2012:

Las tarifas, incluidos suplementos, deben cubrir la totalidad de los costes reales de prestación, permitir una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial.

Esto es fundamental. No es una simple cuestión estética de la Ordenanza. Es un criterio jurídico vinculante para la política tarifaria municipal.

El Anteproyecto debería incorporar literalmente:

“Las tarifas, incluidos los suplementos, deberán cubrir la totalidad de los costes reales de prestación del servicio en condiciones normales de productividad y organización, permitiendo una adecuada amortización de las inversiones y un razonable beneficio empresarial, así como la correcta realización de la actividad.”

Artículo 97.4: se propone incluir un apartado 4:

“ La hora de parada fijada en la tarifa será aplicable a las reclamaciones por paralización de servicio en los supuestos de avería , siniestro, etc.

Artículo 143 :No podrá ser objeto de sanción el incumplimiento de una obligación, prohibición o restricción que haya sido establecida exclusivamente mediante instrucción, circular, orden de servicio, criterio técnico o resolución administrativa que no tenga rango normativo suficiente