



AYUNTAMIENTO DE MALAGA. AREA DE MOVILIDAD

EXPONE

Que el ayuntamiento de Málaga ha iniciado el tramite de **CONSULTA PÚBLICA PREVIA A LA TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN DE LA ORDENANZA MUNICIPAL DE DEL SERVICIO DE TAXI**, a través del Portal de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Málaga, a los efectos de recabar la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma.

Es por ello que por medio de la presente y como mejor proceda en Derecho, presentamos las siguientes:

ALEGACIONES

PRIMERA. - INCORPORACIÓN DE SERVICIO DE PRECIO CERRADO.

La evolución del mercado y los nuevos modos de contratación de los servicios de transporte requieren la modernización del sector del taxi mediante la implantación de la contratación por plaza con pago individual y del precio cerrado, habilitadas por el Decreto 39/2015, de 9 de abril, nuevas fórmulas de contratación del sector del taxi muy demandadas por los usuarios.

La evolución constante del mercado y la aparición de nuevos modelos de contratación de servicios de transporte han generado la necesidad de una profunda modernización en el sector del taxi. En este contexto, resulta imprescindible adaptar las formas tradicionales de prestación del servicio a las nuevas demandas de los usuarios, quienes buscan opciones más flexibles, transparentes y eficientes. La implantación de la contratación por plaza con pago individual y del sistema de precio cerrado representa un paso decisivo hacia esta modernización, ya que permite ofrecer un servicio más competitivo y adaptado a las tendencias actuales del transporte urbano y compartido. Estas modalidades, habilitadas por el Decreto 39/2015, de 9 de abril, suponen una innovación significativa al facilitar la contratación del taxi de una manera más

accesible, segura y económica para el usuario, fomentando además un uso más racional de los recursos y una mayor sostenibilidad en la movilidad. De esta forma, el sector del taxi puede situarse en igualdad de condiciones frente a otras plataformas de transporte emergentes, fortaleciendo su posición en el mercado y mejorando la calidad del servicio prestado a la ciudadanía.



Es por ello que desde nuestra asociación consideramos necesario la incorporación de un nuevo artículo 2 bis, en el Título I. Normas Generales. Artículo 2 bis titulado definiciones, donde se determine de manera clara el concepto de definición del servicio realizado a precio cerrado.

Resulta de especial interés, que en las ordenanzas que se desarrollen en el artículo 2, en el cual se definen los conceptos y principios que se desarrollarán a lo largo del artículo, se especifique con claridad el concepto de lo que para la Administración es el servicio de Precio cerrado.

A partir de esa definición que se tomará como punto de partida, se podrá elaborar el desarrollo integral del servicio de taxi a Precio cerrado en la Ciudad De Málaga

``Artículo 2 bis. Definiciones.

- a) b) Servicio previamente contratado: servicio contratado por radiotaxi, teléfono o cualquier medio telemático.
- b) Servicio directamente contratado: servicio contratado en la vía pública o en parada de taxi.

3. a) b) Modos de fijación del precio del servicio de taxi:

Precio según taxímetro: precio de un servicio de taxi calculado mediante el taxímetro, de acuerdo con las tarifas vigentes, incluida la tarifa fija.

Precio cerrado: precio de un servicio de taxi calculado mediante los parámetros oficiales facilitados por el Ayuntamiento de Málaga, de acuerdo con las tarifas vigentes que tendrán carácter de máximas``

Una vez que se ha definido el concepto de servicio cerrado, consideramos necesario que las futuras ordenanzas contengan una cláusula a través del artículo que regula al respecto, con el objetivo de informar de manera clara y transparente a los consumidores y usuarios del servicio de taxi.

El derecho de los consumidores y usuarios a la información en el ticket de un servicio de taxi está protegido por la legislación española, especialmente por la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios (Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre). Según su artículo 60, los prestadores de servicios deben facilitar al consumidor información veraz, eficaz y suficiente sobre las características esenciales del servicio y su precio total, incluidos impuestos y recargos. Asimismo, el artículo 97 establece la obligación de entregar un justificante o comprobante de pago que refleje claramente los elementos del servicio contratado. En el caso de los taxis, esta obligación



se complementa con la normativa autonómica y municipal, que exige que el ticket incluya datos como el importe total, el desglose de las tarifas aplicadas (bajada de bandera, coste por kilómetro, suplementos), la fecha y hora del trayecto, el número de licencia del taxi o matrícula, y el identificador del conductor. Esta información permite al usuario comprobar que el cobro se ajusta a las tarifas oficiales y ejercer su derecho a reclamar ante cualquier irregularidad, conforme al artículo 8 de la misma ley, que reconoce el derecho de los consumidores a la protección de sus intereses económicos y a la reparación de daños.

Por tanto, el consumidor y usuario de un servicio de taxi tiene derecho a recibir un ticket o comprobante en el que se indique de forma clara y visible la mención “precio cerrado”, cuando el servicio haya sido contratado bajo esta modalidad. Asimismo, dicho ticket deberá reflejar el importe total acordado, garantizando así la transparencia en la transacción y permitiendo al usuario conocer el costo final del servicio sin cargos adicionales ni variaciones respecto al precio previamente pactado.

Con respecto a los detalles que tienen que especificar en el ticket o factura del servicio prestado, desde nuestra asociación consideramos necesario que en las ordenanzas disponga un articulado respecto a los detalles que deben de especificar en el servicio cuando se solicita un servicio a precio cerrado y servicio de “taxi compartido o pago de plaza individual”.

Por ello proponemos lo siguiente

“Modificación del artículo 68.3 incluyendo los siguientes apartados.

Para la contratación a precio cerrado el tique de la impresora o en formato electrónico contendrá los siguientes datos:

- a). Expresión “Precio cerrado”.
- b). Importe del precio cerrado.
- c). Cantidad total facturada, con la expresión “IVA incluido”.

Para la contratación por plaza con pago individual o “taxi compartido”, **el ticket contendrá los siguientes datos:**

- a). Expresión “Precio por plaza”.
- b). Importe del precio por plaza.
- c). Cantidad total facturada, con la expresión “IVA incluido”



En relación con el servicio a precio cerrado, **esta Asociación considera imprescindible** que, en el marco de las futuras modificaciones de las ordenanzas municipales que regulan el servicio de transporte público de viajeros en automóviles de turismo, se proceda a la incorporación de un articulado específico que contemple de manera expresa esta modalidad de prestación.

En particular, se estima necesario que dicha regulación tenga en cuenta los supuestos en los que el servicio sea solicitado a través de sistemas telemáticos autorizados o de emisoras de radio debidamente habilitadas, con el fin de garantizar un adecuado control administrativo y una correcta aplicación de los principios de transparencia, igualdad y seguridad jurídica.

La incorporación de este articulado permitiría dotar de mayor coherencia y certidumbre al marco normativo vigente, asegurando que la determinación de los precios cerrados responda a criterios objetivos y verificables, previamente comunicados y aprobados por la autoridad competente. De este modo, se favorecería la modernización del servicio, su adaptación a las nuevas realidades tecnológicas, y la protección tanto de los derechos de los usuarios como de los intereses legítimos de los titulares de licencias

Por ello proponemos la modificación de la actual redacción del artículo 52 proponiendo la siguiente redacción:

“Artículo 52. Contratación global, por plaza con pago individual y precio cerrado

1. Como régimen general, el servicio de taxi se contratará por la capacidad total del vehículo, pudiendo compartir varias personas el uso del mismo.
2. La Administración Municipal, previa solicitud fundamentada, podrá autorizar el cobro individual por plaza, en trayectos determinados, oídas las entidades representativas del sector sin que el total del precio percibido de los distintos usuarios pueda superar la cantidad que determine el taxímetro. En ningún caso estos servicios podrán realizarse en régimen de transporte regular, tal como aparece definido en la legislación de transporte terrestre.
- 3.- Se permite la contratación del servicio a precio cerrado siempre y cuando el servicio sea solicitado por un sistema telemático o radio emisora, autorizadas por el área de movilidad del Ayuntamiento de Málaga. En todo caso cuando sea solicitado este tipo de servicios, tendrán la consideración de máximas y no podrá superar la cantidad que determine el calculo del taxímetro. ”

Con respecto al desarrollo integral del articulado cuando el servicio es solicitado en la modalidad de precio cerrado, consideramos necesario la incorporación de un artículo



“Artículo 57 bis. Concertación del servicio en la modalidad de Precio cerrado mediante sistemas telemáticos o radio emisoras autorizadas.

1. Los servicios de taxi a precio cerrado solo se admitirán en los servicios previamente contratados.
2. Cuando un usuario contrate un servicio de taxi a precio cerrado facilitará el punto de origen y destino del trayecto, la fecha y hora de su realización y deberá conocer el precio antes de su realización.
3. Durante el desarrollo de un servicio a precio cerrado se cumplirán las siguientes condiciones:
 - a) El itinerario será el más directo o adecuado entre el inicio y final del trayecto a elección del conductor.
 - b) No se admitirán esperas ni paradas intermedias, salvo el tiempo imprescindible para la bajada de viajeros.
 - c) En el módulo luminoso se visualizará que el vehículo realiza un servicio previamente contratado.
 - d) Si se produce el abandono del vehículo por el viajero, supondrá la finalización del servicio y el pago del precio acordado.
4. A la finalización del servicio el usuario o usuaria tendrá derecho a la expedición del tique en formato papel o electrónico, donde deberá contener las especificaciones del artículo 68.
5. El precio cerrado ofrecido por los sistemas telemáticos o radio emisoras tienen que ser autorizados y se calcularán de acuerdo a los parámetros de cálculo que establece el área de movilidad y que publicarán en el tablón de edictos del ayuntamiento cuando se produzca un ajuste de tarifas autorizadas
6. cuando se contrate un servicio a precio cerrado por cualquier medio telemático , teléfono radio emisora de taxi o cualquier medio análogo, el precio cerrado no podrá en ningún caso ser inferior a la tarifa mínima estipulada y autorizada por el órgano municipal competente. ”

El taxímetro es un elemento diferenciado a la hora de prestar un servicio hacia el usuario, así como constituye la garantía democrática y fundamental para el cliente que solicita el servicio y el titular de la licencia de taxi que lo presta. Por ello, si se pretende establecer un precio cerrado previamente contratado por cualquiera que sea el medio, resulta necesario determinar no sólo el tope máximo del precio por la prestación de ese servicio, sino que sería necesario determinar también el precio mínimo autorizado por la tarifa municipales vigentes aprobadas por el ayuntamiento. En el caso que un trayecto sea corto se determinará el precio mínimo que deberá abonarse por ese servicio que coincidirá con el servicio mínimo aprobado en las tarifas municipales y que en ningún caso podrá ser inferior al mismo.

Igualmente, en el cálculo de esos precios el órgano competente municipal tiene que asegurar que el precio tanto máximo como mínimo es el correcto dependiendo de la



franja horaria en la que se solicita el servicio de taxi a precio cerrado (días laborales, festivos, a partir de las 00:00 horas etc...)

Por ello estas medidas resultan necesarias incorporarlas, en aras a garantizar una seguridad hacia los usuarios como consumidores del servicio de taxi, así como una garantía hacia el titular de la licencia de taxi que lo presta para que resulte rentable prestar el servicio.

Los operadores o intermediarios de servicios tienen que certificar al órgano municipal competente para que sean que se va a prestar el servicio a través cerrado garantizando tanto el extremo del precio mínimo como el extremo del precio máximo.

De igual manera consideramos necesario la incorporación de un artículo 57 ter, en el cual se establezca la regulación con respecto al control por parte del área de movilidad , respecto a las aplicaciones o sistemas telemáticos para operar en el mercado

“Artículo 57 ter. Control de la Administración a las radios emisoras sistemas telemáticos de concertación de servicios autorizados.

1.-Corresponde al Ayuntamiento, en el ámbito de sus competencias, controlar y supervisar que las plataformas telemáticas y las emisoras de radio que desarrollen actividades de intermediación o concertación de servicios de taxi cumplan en todo momento con la legislación vigente y las disposiciones establecidas en la presente Ordenanza.

2.-Las entidades que ofrezcan este tipo de servicios deberán contar con las autorizaciones y licencias administrativas preceptivas, así como con los medios técnicos necesarios para garantizar la veracidad, trazabilidad y transparencia de las operaciones realizadas a través de sus sistemas.

3.-El Ayuntamiento establecerá los mecanismos de control, inspección y verificación necesarios para asegurar el cumplimiento de las condiciones de funcionamiento, pudiendo requerir información, realizar auditorías o inspecciones técnicas y aplicar las sanciones correspondientes en caso de incumplimiento.

4.-En todo caso, las plataformas y emisoras autorizadas deberán desarrollar su actividad respetando los derechos de los usuarios y de los titulares de licencias, absteniéndose de realizar prácticas que puedan alterar las condiciones de competencia, vulnerar las tarifas oficiales o afectar al correcto funcionamiento del servicio público de transporte

5.- El Ayuntamiento podrá dictar mediante instrucciones, circulares o resoluciones complementarias las condiciones técnicas y administrativas necesarias para el desarrollo, supervisión y actualización de esta modalidad de servicio, en atención a la evolución tecnológica y a las necesidades del sector.



Por ello proponemos la siguiente modificación del artículo 74, añadiendo los siguientes apartados

Artículo 74. Medios Telemáticos para la concertación previa del servicio.

4.- El presente artículo regula el procedimiento de autorización que deben cumplir las plataformas telemáticas y las emisoras de radio que deseen operar como intermediarias en la concertación de servicios de taxi dentro del municipio, con el fin de garantizar la legalidad, transparencia y correcta prestación del servicio público.

Los sistemas telemáticos intermediadores de concertación de servicios de taxi en la ciudad de Málaga, antes de operar con licencias de taxi en la ciudad de Málaga tendrán que solicitar autorización al área de movilidad.

5.- Toda plataforma telemática o emisora de radio interesada en operar en el municipio deberá presentar solicitud de autorización ante el Ayuntamiento, indicando:

- a) Razón social y datos de identificación de la entidad.
- b) Domicilio legal y medios de contacto.
- c) Descripción detallada del sistema o aplicación tecnológica utilizada para la intermediación.
- d) Procedimientos de cálculo de tarifas y registro de operaciones.
- e) Medidas de protección de datos personales y trazabilidad de los servicios. La solicitud deberá ir acompañada de la siguiente documentación:
 - a) Copia de las licencias y autorizaciones legales que habiliten la actividad.
 - b) Certificación de cumplimiento de la normativa sobre protección de datos.
 - c) Manual o protocolo de funcionamiento del sistema, incluyendo mecanismos de control y verificación de la prestación del servicio.
 - d) Declaración responsable de no incurrir en prácticas que vulneren la tarifa oficial ni los derechos de los usuarios o titulares de licencias.

La solicitud deberá ir acompañada de los algoritmos necesarios para el cálculo de la tarifa máxima cuando a través de sus sistemas se solicite el precio cerrado o estimado.

La solicitud se dará traslado a Asociaciones representativas del sector del taxi, así como otras organizaciones o entidades que puedan ser interesadas, para que realicen las alegaciones que consideren oportunas.

La fórmula algorítmica deberá ajustarse a las tarifas autorizadas para las licencias de taxi por el ayuntamiento de Málaga.



En ningún caso se permitirá aquellos cálculos algorítmicos donde para determinar el precio cerrado o estimado, se fijen tarifas dinámicas. En el caso que se presenten solicitudes con dichos cálculos, el área de movilidad denegará la solicitud.

6. Recibida la solicitud, el Ayuntamiento verificará que la documentación presentada sea completa y conforme a la normativa vigente.

Podrá requerir al solicitante la subsanación o ampliación de información en caso de documentación incompleta o insuficiente, otorgando un plazo máximo de 15 días hábiles para su cumplimiento.

Una vez comprobado el cumplimiento de los requisitos, la autoridad municipal dictará la resolución de autorización, que deberá ser notificada al interesado en un plazo máximo de 30 días hábiles desde la presentación completa de la solicitud.

La autorización permitirá a la plataforma o emisora operar como intermediaria en la concertación de servicios de taxi, garantizando la legalidad, transparencia y trazabilidad de cada operación.

La autorización será personal e intransferible, pudiendo establecerse condiciones adicionales relativas a horarios de operación, número de vehículos vinculados y requisitos técnicos específicos.

La autorización podrá ser revocada o suspendida en caso de incumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Ordenanza o en la normativa sectorial aplicable.

7. El Ayuntamiento podrá realizar inspecciones periódicas o extraordinarias, revisar registros de operaciones y exigir información complementaria para asegurar el cumplimiento de la normativa.

Las plataformas y emisoras autorizadas deberán facilitar el acceso a la información y colaboración en todo procedimiento de supervisión.

El incumplimiento de las obligaciones dará lugar a la aplicación de sanciones, incluida la revocación de la autorización y la prohibición de operar en el municipio. ”

SEGUNDA- COBRO POR SERVICIO NULO

En la ciudad de Málaga, la prestación del servicio de taxi se caracteriza, en la mayoría de los casos, por desarrollarse de manera correcta y satisfactoria tanto para los usuarios como para los profesionales del sector. Sin embargo, en determinadas ocasiones se producen incidencias que generan perjuicios económicos y operativos para los titulares de las licencias de taxi.



De forma recurrente, los profesionales del taxi manifiestan su malestar ante situaciones en las que, tras recibir un aviso de servicio, se desplazan hasta el punto de recogida y, una vez allí, el cliente o la clienta decide no realizar el trayecto solicitado o se marcha en otro vehículo. Estos casos implican un gasto innecesario de tiempo y combustible, así como el desgaste del vehículo, lo que supone un coste adicional para los titulares que ya han asumido el compromiso de prestar el servicio solicitado.

Ante esta problemática, desde nuestra asociación consideramos imprescindible establecer un marco regulador que contemple esta situación en las ordenanzas municipales del taxi. Concretamente, proponemos la incorporación de un artículo que permita a las emisoras de radio taxi y a los sistemas telemáticos autorizados aplicar un recargo o compensación mínima de 5 euros cuando el servicio no llegue a realizarse por causas imputables al usuario o usuaria.

Esta medida no solo contribuiría a compensar los costes derivados del desplazamiento innecesario, sino que también fomentaría un uso más responsable y respetuoso del servicio público de taxi. Además, serviría como herramienta de equilibrio entre los derechos de los usuarios y la necesaria protección de los intereses legítimos de los profesionales del sector, garantizando así un servicio más eficiente y sostenible en la ciudad de Málaga.

Por ello es necesario que se reconozca en las futuras ordenanzas a los titulares de licencias de taxi, el derecho a percibir una compensación económica por concepto de servicio nulo cuando, habiendo sido solicitado el servicio a través de sistemas telemáticos autorizados o emisoras de radio debidamente habilitadas, el mismo no pueda prestarse por causas imputables al usuario, siempre que el vehículo ya se haya desplazado hacia el punto de recogida o se haya producido una preparación efectiva para la prestación del servicio. La compensación por servicio nulo se fija en un importe de cinco euros (€5,00) por cada incidencia que cumpla los requisitos señalados, constituyendo una medida de reconocimiento a los gastos y tiempo invertido por el titular de la licencia en la atención del servicio solicitado. Este derecho se entiende condicionado a que la solicitud haya sido gestionada mediante plataformas o emisoras autorizadas y supervisadas por el Ayuntamiento, garantizando la legalidad, trazabilidad y transparencia de la operación. Asimismo, corresponde al titular de la licencia documentar adecuadamente la ocurrencia del servicio nulo y ponerlo a disposición de la autoridad municipal en caso de requerimiento, a efectos de verificar la legitimidad del cobro de la compensación, sin que ello implique perjuicio de las obligaciones del operador de garantizar la prestación eficiente y profesional del servicio en todo momento. La medida busca equilibrar los intereses de los titulares de licencias y los usuarios, promoviendo la responsabilidad en la concertación de servicios, evitando cancelaciones injustificadas y asegurando que la actividad de transporte público se desarrolle dentro de un marco de seguridad jurídica, equidad y previsibilidad económica.



Por ello desde nuestra Asociación proponemos un nuevo artículo que sería el siguiente:

Modificación del artículo 57 incluyen un apartado nuevo ``Artículo 57. Cobro por servicio nulo

Los titulares de licencias de taxi tendrán derecho a percibir una compensación económica por servicio nulo, equivalente a cinco euros (€5,00), siempre que el servicio haya sido solicitado a través de sistemas telemáticos autorizados o emisoras de radio debidamente habilitadas.

Se entenderá por servicio nulo aquel que, habiendo sido solicitado y gestionado correctamente a través de los sistemas mencionados, no pueda prestarse por causas imputables al usuario, una vez que el vehículo haya iniciado el desplazamiento hacia el punto de recogida o se haya realizado la preparación efectiva del servicio.

El derecho a la compensación está condicionado a que el titular de la licencia documente adecuadamente la incidencia, pudiendo presentar los registros correspondientes ante la autoridad municipal en caso de requerimiento, con el fin de verificar la legitimidad del cobro.

Las plataformas telemáticas y emisoras de radio autorizadas deberán facilitar la trazabilidad de la operación y la información necesaria para respaldar el derecho a la compensación, garantizando la transparencia y la correcta aplicación de la medida.

La percepción de esta compensación no exime al titular de la licencia de cumplir con sus obligaciones de prestación del servicio y no podrá ser reclamada en los casos en que la cancelación o la imposibilidad de prestar el servicio sea atribuible a causas externas al usuario o a la propia operación autorizada, tales como fuerza mayor, incidencias viales o fallos técnicos ajenos al sistema de intermediación autorizado. ``

TERCERA. - MODIFICACIÓN EN LOS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN DE LICENCIAS DE TAXI

En los concursos para la obtención de licencias de taxi, se propone valorar como mérito positivo la antigüedad en el sector, acreditada mediante vida laboral. Se otorgará mayor puntuación a quienes hayan prestado servicios como asalariados, frente a autónomos colaboradores o figuras similares.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 4 del Reglamento Andaluz del taxi donde se determina el contenido mínimo que los municipios pueden regular y contemplar en sus ordenanzas, y en concreto en su apartado primero con respecto a los requisitos para la obtención de licencias de auto taxi.



En los concursos destinados a la obtención de licencias de auto taxi, se plantea como mérito positivo la valoración de la antigüedad en el sector, la cual deberá acreditarse mediante la correspondiente vida laboral. Este criterio busca reconocer la experiencia previa de los profesionales del taxi, otorgando una puntuación superior a quienes hayan desempeñado su labor como trabajadores asalariados frente a aquellos que lo hayan hecho como autónomos colaboradores u otras figuras similares. Esta medida se fundamenta en lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento Andaluz del Taxi, que establece el contenido mínimo que los municipios pueden regular y contemplar en sus ordenanzas. En particular, dicho artículo, en su apartado primero, se refiere a los requisitos que deben cumplir los aspirantes para la obtención de licencias de auto taxi, permitiendo a los ayuntamientos incorporar criterios de valoración que fomenten la profesionalización y la experiencia acreditada dentro del sector.

Desde nuestra Asociación consideramos necesario la modificación de lo dispuesto en el artículo 8 de las actuales ordenanzas.

Por ello desde nuestra asociación proponemos lo siguiente:

“Artículo 8. Adjudicación de licencias

Las licencias de taxi serán adjudicadas por la Administración Municipal a quienes reúnan los requisitos para su obtención, mediante concurso, de conformidad con las bases reguladoras de su concesión aprobadas por el órgano municipal competente, previa audiencia de las asociaciones y entidades representativas del sector, en las que se respetarán los principios de publicidad, objetividad, imparcialidad, transparencia y concurrencia competitiva. En dicha resolución se establecerán los criterios de valoración que se tendrán en cuenta al objeto de la concesión de las licencias, entre los que se valorarán los siguientes:

a) La experiencia demostrada en la prestación del servicio de taxi a través de la documentación pertinente de la Seguridad Social.

Para ello, los solicitantes que acrediten la experiencia demostrada de manera fehaciente mediante informe de Seguridad Social donde se acredite la categoría de conductor de taxi asalariado, tendrán mayor puntuación que aquellos solicitantes que tengan la condición de autónomos colaboradores.

Por ello, en el concurso de adjudicación de licencias se verificará en dicho procedimiento, que los solicitantes cumplen con la condición según informes de seguridad social que ostentan la condición de conductor de taxi asalariado y no en la condición de autónomos colaboradores.

Sin embargo, todos los solicitantes que según informe de Seguridad Social tengan la condición de autónomos colaboradores podrán participar en el concurso de



adjudicación de licencias , pero con menor ponderación de puntuación en el concurso de adjudicación de licencias de autotaxi.

b) La participación en cursos o actividades formativas relacionadas con el servicio regulado en esta Ordenanza y en particular con la normativa aplicable, con el conocimiento de idiomas y el conocimiento turístico y cultural de la ciudad.”

CUARTA . REQUISITOS DE LOS CONDUCTORES

Las actuales ordenanzas en su título IV regula en sus respectivos artículos 39,40,41 y 42 la figura del autónomo colaborador .

Sin embargo , esta regulación no es lo suficiente clara y desarrollada . Por ello consideramos necesario el desarrollo mediante la incorporación de un artículo donde se regule de manera concreta la figura del autónomo colaborador como conductor de taxi.

Las actuales ordenanzas, en su Título IV, regulan en los artículos 39, 40, 41 y 42 la figura del autónomo colaborador; no obstante, dicha regulación resulta insuficiente y carece de la claridad necesaria para su correcta aplicación en el ámbito del transporte público, particularmente en el sector del taxi.

La falta de una definición precisa y de un marco normativo específico genera ambigüedades en cuanto a los derechos, deberes y condiciones laborales de quienes desempeñan esta función. Por esta razón, se considera imprescindible incorporar un artículo adicional que regule de manera concreta la figura del autónomo colaborador como conductor de taxi, estableciendo los requisitos, responsabilidades y garantías que permitan una relación laboral más transparente, justa y acorde con la realidad del sector. Esta medida contribuiría a una mejor organización del servicio, ofreciendo mayor seguridad jurídica tanto a los titulares de licencias como a los colaboradores.

Desde nuestra Asociación consideramos necesaria la incorporación de la siguiente propuesta :

“Artículo 42 bis . Requisitos figura de autónomo colaborador como conductor de taxi .

Todo aquel titular de licencia de taxi podrán solicitar al área de movilidad que el vehículo de taxi pueda prestar servicio a través de la figura del autónomo colaborador. En todo caso el titular de la licencia de taxi seguirá siendo la misma persona .

Para ello el titular deberá solicitar autorización al área de movilidad , donde se solicitará autorización para prestar servicio a través de la figura del autónomo colaborador .

La figura del autónomo colaborador deberá cumplir los siguientes requisitos :



- a) Hallarse en posesión del permiso de conducción suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial.
 - b) Disponer del certificado municipal de aptitud para el ejercicio de la actividad de conductor de taxi conforme a lo previsto en esta Ordenanza.
 - c) Figurar dado de alta en el régimen de la Seguridad Social correspondiente.
- Una vez verificada la documentación el área de movilidad expedirá el certificado municipal de aptitud para el ejercicio de la actividad de conductor de taxi donde figurará la condición de autónomo colaborador. ''

QUINTA . TRANSMISIÓN DE LICENCIAS

Con respecto a la transmisibilidad de las licencias, desde nuestra Asociación consideramos necesario proceder a la modificación del artículo que regula dicha materia.

En la actualidad, la transmisión de licencias se encuentra contemplada en el artículo 11 de las Ordenanzas, sin embargo, se han detectado desde hace tiempo diversas irregularidades en la realización de estas transmisiones, especialmente en lo que respecta a las licencias de taxis adaptados. Dichas transmisiones se han venido efectuando sin ajustarse a lo establecido en la Instrucción 3/2017, relativa a la ampliación del número de plazas en vehículos de taxi, lo que genera una situación de desorden y falta de equidad en el sector. Por este motivo, consideramos imprescindible la incorporación de un nuevo subapartado dentro del artículo 11 que regule de manera específica y detallada la transmisión de licencias, estableciendo criterios claros, uniformes y acordes con la normativa vigente, a fin de garantizar la transparencia y la correcta aplicación del marco legal.

Nuestra propuesta seria la siguiente .

''Artículo 11 . Transmisión

9. En el caso que un vehículo taxi de 7, 8,9 plazas se proceda a su transmisión y si el nuevo adquirente no es un heredero forzoso o conyugue del titular , la licencia se transferirá para vehículos de cinco plazas.

La autorización municipal a la ampliación de plazas finalizara en el supuesto de que el titular cambie de vehículo por uno de cinco plazas , en cuyo caso , para poder ampliar el numero de plazas el solicitante tendrá que presentar de nuevo una solicitud al área de movilidad conforme a lo establecido en estas ordenanzas.

Lo dispuesto no será de aplicación para los vehículos adaptados de cinco o seis plazas.''



Sexta .- Aumento de Plazas

De acuerdo con lo establecido en la última modificación del Reglamento Andaluz del Taxi, aprobada mediante el Decreto 84/2021, de 9 de febrero, que modifica el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, se refuerza el compromiso de garantizar un servicio de transporte público en automóviles de turismo que sea fácil, cómodo y accesible para toda la ciudadanía.

Esta normativa tiene como objetivo principal mejorar la calidad y la eficiencia del servicio, promoviendo la igualdad de acceso y la inclusión social. En este sentido, el reglamento introduce la posibilidad de ampliar la capacidad de los vehículos adaptados hasta nueve plazas, siempre que al menos una de ellas esté destinada a personas con movilidad reducida. Con esta medida, se busca no solo optimizar la oferta y la funcionalidad del servicio, sino también fomentar una movilidad más universal, solidaria y alineada con los principios de accesibilidad y sostenibilidad que caracterizan las políticas de transporte público en Andalucía

Por ello desde nuestra Asociación proponemos la modificación del **Artículo 26. Características de los vehículos , con la incorporación de un nuevo sub apartado .**

``Artículo 26. Características de los vehículos

1. La prestación de los servicios de taxi podrá llevarse a cabo únicamente mediante vehículos clasificados como turismos en la tarjeta de inspección técnica.
2. Con carácter general, los vehículos destinados al servicio de taxi contarán con una capacidad de cinco plazas incluido el conductor/a. La autorización municipal a la ampliación de este número de plazas, de conformidad con las disposiciones legales aplicables, resultará vinculada a que en el certificado de características conste que una de ellas corresponde a persona usuaria de silla de ruedas.

Como medida excepcional los titulares de licencias de taxi podrán solicitar al ayuntamiento de Málaga la ampliación de plazas a vehículos de 5,6,7,8, y 9 , siempre y cuando una de las plazas sea destinada para personas de movilidad reducida y cuya adaptabilidad se ajuste a lo dispuesto en la NORMA UNE .

Los titulares deberán comprometerse a las condiciones y requisitos que se establezcan para el mantenimiento de las condiciones de la licencia y en caso de incumplimiento se retirará el aumento de plazas y la licencia de taxi volverá a su origen``



SÉPTIMA .- CARACTERÍSTICAS DE LOS VEHÍCULOS

Con el fin de adecuar la ordenanza municipal al Reglamento Andaluz del Taxi y a la doctrina jurisprudencial emanada del Tribunal Supremo, se considera necesario suprimir el párrafo tercero actualmente vigente, que establece *que “los vehículos no podrán rebasar, en el momento de otorgamiento inicial de la licencia, la antigüedad máxima de dos años a contar desde su primera matriculación, sin perjuicio de los demás requisitos exigidos por la normativa de industria. Una vez obtenida la licencia se podrá cambiar el vehículo por otro que no supere la antigüedad de cinco años”.*

Dicha disposición resulta contraria a derecho, en tanto que impone una limitación no contemplada en la normativa autonómica aplicable y vulnera lo dispuesto en la Sentencia del Tribunal Supremo núm. 1018/2018, de 15 de junio, que confirma la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 2963/2015, de 30 de diciembre, mediante la cual se declaró nulo el artículo 31.5 del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía, por establecer de forma indebida la exigencia de que los vehículos adscritos a licencias de taxi no rebasaran la antigüedad de dos años en el momento de su otorgamiento inicial.

El Alto Tribunal entendió que dicha restricción excedía las competencias normativas municipales y autonómicas, al imponer una condición no prevista en el marco legal básico y vulnerar los principios de proporcionalidad, igualdad y libertad de empresa.

En consecuencia, y en aras de garantizar la seguridad jurídica, la coherencia normativa y la plena adecuación de la ordenanza municipal al Reglamento Andaluz del Taxi, debe eliminarse dicho párrafo y sustituirse por una nueva disposición que establezca un límite razonable y conforme al marco legal vigente, conforme al siguiente tenor literal:

“Los vehículos no podrán continuar dedicados a la actividad del taxi a partir de que alcancen una antigüedad superior a doce años, a contar desde su primera matriculación, sin perjuicio de los demás requisitos exigidos por la normativa de industria.”

Esta modificación permite armonizar la normativa municipal con la legislación autonómica y la doctrina jurisprudencial aplicable, asegurando un equilibrio entre la necesaria renovación del parque móvil y la protección de los intereses económicos y profesionales de los titulares de licencias, al tiempo que se mantiene un estándar adecuado de seguridad, calidad y sostenibilidad del servicio público de transporte urbano en automóviles de turismo.

OCTAVA.-CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES

El artículo 40.1 de las ordenanzas del servicio de taxi dispone lo siguiente : ``1. *Las personas titulares de licencia de autotaxi podrán contratar a un conductor o conductora*



asalariado o utilizar los servicios de persona autónoma colaboradora para la prestación del servicio de taxi, previa autorización municipal, para lo que se comprobará el cumplimiento de los requisitos exigidos para ser conductor de taxi en esta Ordenanza. ''.

En este sentido este precepto da a entender que las personas titulares de licencia de autotaxi solo podrán contratar a un conductor o conductora asalariada o utilizar los servicios de persona autónoma colaboradora para prestar el servicio

La obligatoriedad de solo contratar a una persona asalariada contraviene claramente con lo dispuesto en el artículo 38 .1 y 38.2 del Reglamento de los transportes públicos de viajeros y viajeras de Andalucía que disponen lo siguiente : ``1. Las personas titulares de las licencias de autotaxi podrán contratar conductores o conductoras asalariados y/o personas autónomas colaboradoras para la prestación del servicio de taxi cuando no se hagan cargo de la explotación directa de la licencia por concurrir alguna de las circunstancias previstas en los artículos 20 o 27.2. 2. Podrán, asimismo, contratarse los servicios de conductores o conductoras asalariados y/o personas autónomas colaboradoras para la explotación del taxi en horario diferente al que corresponda al titular''

Si atendemos a lo dispuesto en este precepto en ninguno de los casos se desprende de la normativa autonómica la obligatoriedad de contratar a un solo conductor o conductora sino que por el contrario determina que los titulares de autotaxi podrán contratar conductores o conductoras sin determinar un número concreto , todo ello sin perjuicio de las competencias que ostenta la Administración municipal para autorizar la contratación de conductores o conductoras . En este caso entendemos que en la redacción del contenido de la propuesta del artículo 40.1 tiene que redactarse sin limitar a un solo conductor o conductora y se tiene que redactar de una forma genérica sin especificar un número concreto ya que ello vulnera la normativa autonómica de rango superior .

NOVENA .- ÁREAS TERRITORIALES DE PRESTACIÓN CONJUNTA

En virtud de lo dispuesto en los artículos 5.1 y 5.2 del Reglamento Andaluz del Taxi, aprobado mediante Decreto 35/2012, de 21 de febrero, que establece la posibilidad de crear Áreas Territoriales de Prestación Conjunta en aquellos supuestos en que exista interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios, y considerando que la adecuada ordenación y coordinación de tales servicios puede trascender el interés exclusivo de cada término municipal, se propone la incorporación



a la futura ordenanza de un articulado específico relativo a la creación de convenios de colaboración intermunicipal para la prestación conjunta del servicio de taxi en momentos especiales de alta demanda.

Dicha previsión normativa permitiría articular un marco jurídico estable que facilite la cooperación temporal y coordinada entre municipios colindantes, garantizando una respuesta eficaz ante situaciones de incremento excepcional de la demanda, tales como eventos de gran afluencia, festividades locales, emergencias, concentraciones deportivas, ferias o acontecimientos de relevancia turística o cultural.

En este sentido, se establecerá que los municipios que deseen participar en estas actuaciones deberán formular solicitud expresa ante el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, a fin de promover la creación de convenios específicos de colaboración, los cuales deberán recoger las condiciones, duración, ámbito territorial y número de licencias que podrán participar en la prestación del servicio durante dichos periodos excepcionales.

Asimismo, los momentos puntuales de alta demanda serán determinados por el Ayuntamiento de Málaga, previa audiencia de las asociaciones representativas del sector del taxi y de las organizaciones o entidades interesadas, garantizando así la participación y transparencia en el proceso de decisión.

El Ayuntamiento de Málaga, en su condición de administración coordinadora, será responsable de establecer las condiciones técnicas, operativas y administrativas para la prestación del servicio durante estos periodos especiales, asegurando que se respete en todo momento la legalidad vigente, la igualdad de condiciones entre los profesionales del sector, la correcta atención a los usuarios y la eficiencia en la gestión del servicio público.

Con la incorporación de esta regulación, se pretende favorecer la cooperación intermunicipal en materia de transporte público de viajeros en automóviles de turismo, mejorar la capacidad de respuesta ante picos excepcionales de demanda y garantizar la continuidad, calidad y suficiencia del servicio, en concordancia con los principios de coordinación administrativa, eficacia y servicio al interés general consagrados en la normativa autonómica y local vigente.

Desde nuestra Asociación proponemos la incorporación en la propuesta de Ordenanzas con la creación de un artículo con la siguiente redacción .

Convenios de colaboración intermunicipal para la prestación del servicio en momentos especiales de alta demanda



1. En aplicación de lo dispuesto en los artículos 5.1 y 5.2 del Reglamento Andaluz del Taxi, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, y en atención a lo previsto en el artículo 18 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, el Ayuntamiento de Málaga podrá promover o participar en la creación de convenios de colaboración intermunicipal para la prestación conjunta del servicio de taxi en aquellos supuestos en los que exista una interacción o influencia recíproca entre los servicios de transporte de varios municipios o cuando las circunstancias de la demanda así lo aconsejen.
2. Dichos convenios tendrán por objeto regular la cooperación temporal entre municipios para la prestación del servicio en momentos especiales de alta demanda, tales como eventos de gran afluencia, festividades locales, ferias, acontecimientos deportivos, culturales o turísticos, o situaciones excepcionales de carácter estacional o emergente que requieran un refuerzo del servicio público.
3. Los municipios interesados en participar en estos convenios deberán formular solicitud expresa ante el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, indicando las circunstancias justificativas, el periodo propuesto y el ámbito territorial afectado. La solicitud deberá acompañarse de la documentación y compromisos necesarios para garantizar el adecuado funcionamiento y control del servicio durante el periodo de colaboración.
4. Los momentos puntuales de alta demanda serán determinados por el Ayuntamiento de Málaga, previa audiencia de las asociaciones representativas del sector del taxi, así como de las organizaciones y entidades interesadas, a fin de asegurar la participación y transparencia en la toma de decisiones.
5. El Ayuntamiento de Málaga establecerá mediante resolución o instrucción específica las condiciones técnicas, operativas y administrativas aplicables a la prestación del servicio durante los periodos de colaboración, incluyendo la asignación de licencias, la delimitación de áreas de actuación, los mecanismos de control y supervisión, y las obligaciones de información y coordinación entre los municipios implicados.
6. Los convenios de colaboración deberán formalizarse mediante acuerdo administrativo suscrito entre los ayuntamientos participantes y, en su caso, con la participación o autorización de la Consejería competente en materia de transportes, conforme a lo dispuesto en el Reglamento Andaluz del Taxi y demás normativa aplicable.
7. La participación en estos convenios no alterará el régimen general de titularidad, adscripción o vigencia de las licencias municipales de taxi, debiendo los titulares respetar en todo momento las condiciones establecidas por cada Ayuntamiento y las disposiciones autonómicas en materia de transporte público.

Decima. Efectivos mínimos por turnos

En virtud de los principios rectores que inspiran el Reglamento Andaluz del Taxi, cuyo preámbulo establece de manera expresa la finalidad de garantizar un servicio público de transporte “fácil, cómodo y accesible para toda la ciudadanía”, procurando su prestación en niveles óptimos y de calidad, se considera plenamente justificada la inclusión en la propuesta de Ordenanza Municipal de un artículo específico que regule la obligatoriedad de un régimen de turnos obligatorios para la prestación de servicios de



Movilidad Reducida (PMR). Esta previsión normativa responde a la necesidad de asegurar la continuidad, disponibilidad y equidad en la atención a las personas con movilidad reducida, constituyendo una medida coherente con el mandato autonómico de ofrecer una prestación permanente y preferente a dicho colectivo. En este sentido, el Reglamento andaluz faculta expresamente a los Ayuntamientos para organizar y adaptar los servicios de taxi a las circunstancias de movilidad de la población, habilitándolos para establecer puntos de recogida específicos y ajustar el régimen de horarios y descansos a las demandas del servicio, especialmente en situaciones excepcionales o de emergencia.

En concordancia con lo dispuesto en el artículo 43 del citado Reglamento, los municipios, previo informe de las asociaciones representativas del sector, de las organizaciones sindicales y de las entidades de usuarios y consumidores, podrán determinar la obligación de prestar servicios en determinadas áreas, franjas horarias o zonas concretas, siempre bajo criterios de equidad, seguridad y demanda justificada. Del mismo modo, el apartado tercero de dicho precepto habilita expresamente a los entes locales para establecer, dentro de sus Ordenanzas, las reglas de organización y coordinación del servicio en materias de horarios, turnos, descansos y vacaciones laborales, con pleno respeto a la normativa laboral y de seguridad vial aplicable.

En atención a estas facultades y considerando el principio de accesibilidad universal, resulta procedente que la Ordenanza contemple un régimen de efectivos mínimos por turnos obligatorios para los vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, a fin de garantizar que la prestación del servicio no quede sujeta exclusivamente a la disponibilidad voluntaria de los titulares de licencia, sino que se articule un sistema de rotación equitativo y controlado por la Administración municipal. Tal disposición no solo contribuye al cumplimiento de los objetivos de calidad y continuidad del servicio público establecidos por la normativa autonómica, sino que refuerza la función social del taxi como elemento esencial de inclusión y cohesión urbana, asegurando que ningún ciudadano o ciudadana vea limitado su derecho a la movilidad por motivos de discapacidad o falta de medios adaptados disponibles. En definitiva, la adopción de este artículo en la Ordenanza constituye una actuación plenamente ajustada al marco competencial y jurídico vigente, y responde al interés público de optimizar la prestación del servicio de taxi en términos de accesibilidad, eficacia y justicia social.



UNDÉCIMA. IMAGEN PERSONAL DEL CONDUCTOR O CONDUCTORA.

Esta medida tiene como finalidad fomentar una imagen uniforme, profesional y fácilmente reconocible del servicio de taxi en la ciudad, contribuyendo a la confianza y satisfacción de los usuarios. Asimismo, la posibilidad de incentivos permitirá al Ayuntamiento promover de forma gradual y consensuada la adopción de dicha vestimenta, respetando la autonomía y las condiciones laborales del sector.

Con el objetivo de mejorar la imagen, la identificación y la calidad del servicio de taxi en la ciudad de Málaga, se propone la modificación del artículo 69 de las actuales ordenanzas, con el siguiente texto:

“Artículo 69 del personal conductor del servicio de taxi

Mediante la disposición municipal oportuna, se podrá incentivar por parte del Ayuntamiento el uso de una vestimenta para la prestación del servicio de taxi, de acuerdo con las características que se determinen.”

DUODÉCIMA. RÉGIMEN SANCIONADOR Y TIPIFICACIÓN DE INFRACCIONES

De acuerdo con el artículo 4 del Reglamento Andaluz del Taxi, corresponde a los Ayuntamientos el ejercicio de las competencias en materia de inspección, control y sanción en el ámbito del servicio de taxi.

Aunque el régimen sancionador actual de la Ordenanza de Málaga resulta completo y en gran medida coincidente con el Reglamento, se considera necesario incorporar nuevas tipificaciones que atiendan a:

- La necesidad de garantizar la atención prioritaria a las personas de movilidad reducida (PMR), conforme a los principios de accesibilidad universal y servicio público.
- El refuerzo de la imagen profesional del servicio de taxi como elemento esencial de calidad, seguridad y confianza hacia los usuarios.

Estas modificaciones persiguen consolidar un servicio ejemplar, profesional y plenamente ajustado a las exigencias sociales y normativas actuales.

Con el objeto de reforzar el control y la profesionalidad en la prestación del servicio de taxi, así como de garantizar una atención prioritaria a las personas con movilidad reducida, se propone incluir las siguientes nuevas tipificaciones de infracción grave en el artículo 91 de la Ordenanza Municipal del Servicio de Taxi de Málaga:

Nueva letra i)

“Constituye infracción grave la no realización de los servicios destinados a personas de movilidad reducida (PMR) con carácter prioritario o el retraso injustificado en la prestación de los mismos. Esta infracción podrá conllevar, en los casos de reiteración o



incumplimiento constante, la revocación de la licencia municipal correspondiente a vehículos adaptados (PMR). Asimismo, el titular de un vehículo PMR estará obligado a comunicar anualmente al Ayuntamiento la realización de un número mínimo de servicios destinados a personas de movilidad reducida, conforme se determine reglamentariamente.”

Nueva letra j)

“Constituye infracción grave la prestación del servicio de taxi vistiendo prendas inadecuadas o contrarias a la imagen y decoro del servicio público, tales como ropa deportiva (chándal, camisetas deportivas o de equipos de fútbol, pantalones cortos u otras vestimentas similares). Los conductores deberán mantener en todo momento una apariencia correcta, limpia y acorde con el carácter público y profesional del servicio.”

DECIMOTERCERA . MEDIDAS DE FOMENTO PARA PROGRAMAS DE RECICLAJE Y ADAPTACIÓN PROFESIONAL

Con el objetivo de garantizar la mejora continua del servicio público de transporte mediante autotaxi en la ciudad de Málaga, así como de promover la profesionalización, la sostenibilidad y la adaptación del sector a los nuevos retos tecnológicos y sociales, se propone la creación de un programa permanente y voluntario de reciclaje y adaptación profesional dirigido a los trabajadores y trabajadoras del sector del taxi.

1. Objeto y finalidad

Tiene por objeto fomentar la formación continua de los profesionales del taxi, asegurando que su desempeño se adecúe a las exigencias de calidad, seguridad, eficiencia y atención al usuario propias de un servicio público esencial.

La finalidad de estas medidas es impulsar la actualización constante de los conocimientos y habilidades del personal, favorecer la incorporación de nuevas tecnologías en la gestión y prestación del servicio, y mejorar la imagen del sector ante la ciudadanía y los visitantes de la ciudad.

2. Carácter voluntario de la formación

Será de carácter voluntario que los titulares de licencias de autotaxi y sus conductores realicen cursos de reciclaje y adaptación profesional.

Todos aquellos asalariados acreditados fehacientemente que accedan a la realización de estos cursos y lo finalicen correctamente , se valorara de manera positiva en la ponderación de puntos en el caso que se proceda al procedimiento de concurso de adjudicación de licencias en la ciudad de Málaga.



3. Organización y homologación de los cursos

Los cursos podrán ser organizados por asociaciones representativas del sector del taxi, cooperativas, entidades municipales o empresas de formación homologadas por el Ayuntamiento de Málaga. En todo caso, la oferta formativa deberá contar con la supervisión del área municipal competente en materia de movilidad o transporte, garantizando la calidad, la pertinencia y la accesibilidad de los contenidos.

4. Contenidos mínimos de los programas formativos

Los programas de reciclaje y adaptación profesional podrán ir destinados sobre las siguientes áreas temáticas , además de otras que se consideren oportunas para el servicio de taxi.

- Nuevas tecnologías aplicadas al transporte, incluyendo el uso de plataformas digitales, sistemas de gestión de flotas, medios de pago electrónicos y herramientas de comunicación con el usuario.
- Normativa vigente y derechos de los usuarios, con especial atención a la legislación sobre transporte urbano, protección de datos personales, igualdad de trato y normativa de seguridad vial.
- Conducción eficiente y sostenible, orientada a la reducción del consumo energético, la disminución de emisiones contaminantes y la promoción de buenas prácticas medioambientales.
- Atención al cliente y accesibilidad, abordando la mejora de la calidad del trato, la atención a personas con discapacidad o movilidad reducida, y la promoción de la empatía y la cortesía en el servicio.

5. Colaboración institucional y financiación

El Ayuntamiento podrá establecer acuerdos de colaboración con instituciones públicas, centros de formación profesional, universidades y entidades del sector para el diseño, desarrollo y ejecución de los programas formativos. Asimismo, se promoverá la captación de fondos europeos, estatales o autonómicos que contribuyan a la financiación de dichas acciones formativas, reduciendo el coste para los profesionales del taxi y favoreciendo su participación.

6. Reconocimiento y acreditación

La superación de los cursos dará lugar a la obtención de un certificado acreditativo, emitido por la entidad organizadora y validado por el Ayuntamiento. Dicho certificado



tendrá validez oficial para efectos de cumplimiento de la presente ordenanza y podrá ser considerado como mérito en procedimientos de adjudicación de licencias o concesión de ayudas públicas al sector.

Este artículo propone una regulación clara, moderna y comprometida con la mejora continua del servicio de taxi, fomentando la formación, la sostenibilidad y la profesionalización del sector, en línea con los objetivos estratégicos de movilidad urbana sostenible y calidad del servicio público en Málaga.

Por todo lo expuesto,

SOLICITAMOS al ayuntamiento de Málaga que tenga por presentado este presente escrito y se sirva admitirlo y se tenga por considerado este **ESCRITO DE PROPUESTAS SOBRE LA MODIFICACION ORDENANZA DEL SERVICIO DE TAXI EN LA CIUDAD DE MALAGA.**