

## 1. Disposiciones generales

### CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

*Decreto 84/2021, de 9 de febrero, por el que se modifica el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, aprobado por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero.*

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

Dentro del marco estatutario de competencias previsto para la regulación de los transportes terrestres que trascurren íntegramente por el territorio de una Comunidad Autónoma, Andalucía mediante la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, reguló el transporte de viajeros en automóviles de turismo en su título II. Dicho régimen se desarrolló por el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, que aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, el cual se modifica por este decreto.

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

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 2963/2015, de 30 de diciembre, por la que se anulan los artículos 11.1, 24.1.b), 27.1.a), 27.1.c), 31.2.d), 34, 37 y la disposición transitoria tercera, apartado 3, del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, ha determinado la modificación del decreto permitiendo que una persona jurídica sea titular de una licencia, eliminando la necesidad de prestación personal del servicio por el titular de la licencia y la exigencia de que dicho titular disponga de permiso de conducción. Asimismo, se elimina la obligatoriedad de la placa de servicio público, así como todo lo concerniente a la regulación de los aspectos de metrología del taxímetro por ser una competencia exclusiva estatal (artículo 149.1.12.<sup>a</sup> de la Constitución) y ostentando las Comunidades Autónomas la competencia de ejecución.

Por otro lado, la sentencia del Tribunal Supremo núm. 1018/2018, de 15 de junio, confirma la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía núm. 2963/2015, de 30 de diciembre, y además declara nulo el artículo 31.5, que exigía la condición de que el vehículo no rebase la antigüedad de dos años en el momento de otorgamiento inicial de la licencia. No obstante, en ejecución de las previsiones contenidas en la normativa general en materia de transporte y velando por la seguridad vial y la protección de las personas, se ha considerado oportuno establecer un tope máximo de antigüedad para poder seguir desarrollando la prestación del servicio de taxi.

En aplicación del principio de igualdad entre personas físicas y jurídicas al que alude la citada sentencia, se suprime la posibilidad de que las cooperativas de trabajo asociado puedan ostentar igual número de títulos al de personas socias trabajadoras que la integren pues ello implica un trato normativo diferente.

Asimismo, se ha considerado conveniente modernizar y flexibilizar el régimen de prestación de los servicios por los vehículos auto-taxi con medidas que les permiten

incrementar su calidad, competitividad y sostenibilidad frente a otras alternativas de transporte, mejorando de esta manera el servicio que prestan a los ciudadanos por su indudable trascendencia para los intereses generales. Entre dichas medidas se ha estimado procedente ofrecer el precio cerrado para los servicios previamente contratados, de manera que los usuarios puedan conocer de forma anticipada la tarifa máxima que pagaran al final del trayecto, y por otro, facultar la contratación del servicio por plaza y cobro individual con el fin de abaratar el coste de los trayectos y contribuir a reducir el volumen del tráfico y la contaminación.

Este decreto también contiene medidas de simplificación administrativa orientadas a impulsar la administración electrónica en desarrollo de las previsiones establecidas en la legislación general del procedimiento administrativo común y del régimen jurídico del sector público, así como la de los transportes terrestres, en aras a mejorar la eficacia y eficiencia de la actuación administrativa y a garantizar los derechos de la ciudadanía, con medidas como la disposición de firma y dirección electrónica, y el uso de medios telemáticos.

Junto a estas mejoras, el reglamento persigue ofrecer un servicio fácil, cómodo y accesible para toda la ciudadanía, procurando la prestación del servicio en niveles óptimos y de calidad. Para alcanzar estos objetivos, se permite ampliar la capacidad de los vehículos adaptados hasta nueve plazas, incluido el conductor o conductora, se asegura la prestación del servicio con carácter permanente y preferente para este colectivo, y además, se habilita a los Ayuntamientos para establecer puntos específicos de recogida de los pasajeros que hayan precontratado los servicios en las zonas de mayor afluencia, así como para adaptar con mayor premura el régimen de horarios y descansos a las exigencias de movilidad en circunstancias excepcionales y de emergencia.

En cuanto a su contenido y tramitación, esta norma se adecúa a los principios de buena regulación contenidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en particular a los principios de necesidad y eficacia, ya que su contenido se ajusta plenamente a la doctrina establecida por el Tribunal Supremo y a las exigencias y demandas de la ciudadanía que reclaman un servicio de transporte más moderno, sostenible y de calidad.

Igualmente se orienta a cumplir el principio de proporcionalidad, en la medida que la norma contiene la regulación imprescindible para alcanzar la finalidad perseguida, adaptando su contenido a la nueva realidad social y tecnológica del momento, abarcando aquellos aspectos necesarios para ordenar la actividad de forma adecuada.

De otra parte, la norma es respetuosa con el principio de seguridad jurídica, en la medida que sus preceptos se integran de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, en concreto, con la Ley 16/1987, de 30 de junio, de Ordenación de los Transportes Terrestres; con su Reglamento de desarrollo, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre; con el Reglamento Nacional de Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros, aprobado por el Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, y con los principios y normas básicas contenidos en la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, que pretenden crear un entorno más favorable para la competencia y la inversión, en beneficio último de los consumidores y usuarios.

De acuerdo con el principio de transparencia, en la elaboración de la norma se han seguido todos los trámites de participación y audiencia que establece la normativa aplicable.

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

En su virtud, a propuesta de la Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, de conformidad con los artículos 27.9 y 44 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, de acuerdo con el Consejo Consultivo de Andalucía y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día 9 de febrero de 2021,

### D I S P O N G O

Artículo único. Modificación del Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

El Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el apartado 1 del artículo 11, que queda redactado en los siguientes términos:

«1. El título habilitante se expedirá a favor de una persona física o jurídica que no podrá ser titular de otras licencias de auto-taxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo. En el título habilitante se hará constar el vehículo que se vincula a su explotación.»

Dos. Se modifica el apartado 4 del artículo 12, que queda redactado en los siguientes términos:

«4. Los Ayuntamientos de municipios con una población inferior a 50.000 habitantes no integrados en Áreas Territoriales de Prestación Conjunta, podrán optar por la modificación del número de licencias de taxis sin necesidad de acudir a los parámetros y al procedimiento antedicho, siempre que se realice un estudio técnico municipal que valore la necesidad y conveniencia de ampliar o no el número de licencias, que requerirá en todo caso el informe de la Consejería competente en materia de transportes en los términos previstos en el artículo 13, y no se supere el 0,60 por mil.»

Tres. Se modifica el apartado 2 del artículo 23, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. Los municipios, o entes que ejerzan sus funciones, comunicarán al órgano competente para otorgar la autorización interurbana de la Consejería competente en materia de transportes, las incidencias registradas en relación con la titularidad de las licencias y vehículos afectos a las mismas, así como las suspensiones temporales que autoricen, con una periodicidad mínima semestral. Dicha comunicación se deberá realizar por medios telemáticos de conformidad con lo que establezca la citada Consejería.»

Cuatro. Se suprime la letra b) del apartado 1 del artículo 24.

Cinco. Se modifica el apartado 1 del artículo 27, que queda redactado en los siguientes términos:

«1. Para la obtención de licencias municipales de auto-taxis es necesario cumplir los siguientes requisitos:

a) Ser persona física, no pudiéndose otorgar las licencias de forma conjunta a más de una, o persona jurídica con personalidad jurídica propia e independiente de la de aquellas personas que, en su caso, la integren, no pudiendo ser titulares de las mismas las comunidades de bienes, salvo durante el plazo de 30 meses que establece el artículo 15.2 para las transmisiones mortis causa.

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

b) No ser titular de otra licencia auto-taxi o autorización de transporte interurbano en vehículo turismo.

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

d) Hallarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones de carácter fiscal o laboral exigidas por la legislación vigente.

e) Disponer de vehículos, a los que han de referirse las licencias, que cumplan los requisitos previstos en la sección 2.<sup>a</sup> de este capítulo.

f) Tener cubiertos los seguros exigibles en cada caso.

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

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

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

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

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

Seis. Se suprimen los apartados 2 y 3 del artículo 27.

Siete. Se modifica el apartado 1 del artículo 30, que queda redactado en los siguientes términos:

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

Ocho. El artículo 31 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 31. Características de los vehículos.

1. La prestación de los servicios de taxi podrá llevarse a cabo únicamente mediante vehículos aptos técnicamente para el transporte de personas, y al efecto, el Ayuntamiento u órgano que ejerza sus funciones en esta materia, determinará las características de color, distintivos, equipamiento y otras que deban ser cumplidas.

2. En cualquier caso, será necesario que los vehículos estén clasificados en su correspondiente tarjeta de inspección técnica en el grupo adecuado para la prestación del servicio de taxi y se ajusten, en todo caso, a las siguientes características:

a) Las dimensiones mínimas y las características del interior del vehículo y de los asientos serán las precisas para proporcionar al usuario o usuaria la seguridad y

comodidad propias de este tipo de servicio. En todo caso deberán contar con un mínimo de cuatro puertas y una capacidad mínima de maletero de 330 litros.

b) Dispositivos de calefacción y aire acondicionado.

c) Pintura, distintivos y equipamientos exigidos en la Ordenanza aplicable y, en su defecto, en la adjudicación de la licencia.

Sin perjuicio de lo dispuesto párrafo anterior, todos los vehículos auto-taxi llevarán de forma visible en el exterior, en la parte superior derecha de la zona posterior de la carrocería y en las puertas delanteras el número de la licencia municipal y el escudo del municipio que haya otorgado la licencia municipal de auto-taxi. En el interior, igualmente visible, una placa con dicho número.

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

3. Con carácter general, y sin perjuicio de las excepciones previstas en este Reglamento, los vehículos destinados al servicio de taxi contarán con una capacidad de cinco plazas incluido el conductor o conductora, salvo los vehículos que presten sus servicios en municipios de menos de 10.000 habitantes que no pertenezcan a un Área Territorial de Prestación Conjunta, o aquellos con alguna de las siguientes circunstancias especiales: ser municipios costeros, tener núcleos de población dispersos u otras circunstancias similares reflejadas por el Ayuntamiento en su solicitud de autorización que acredite lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo. En estos supuestos especiales, el vehículo destinado al servicio de taxi podrá contar con una capacidad máxima de nueve plazas, incluida la del conductor o conductora, siempre que lo autorice la Consejería competente en la materia.

4. No obstante, en el caso de vehículos accesibles para el transporte de personas en silla de ruedas, las entidades locales podrán admitir una capacidad máxima de hasta nueve plazas, incluido el conductor o conductora, siempre que en el correspondiente certificado de características conste que una de las plazas corresponde a una persona usuaria de silla de ruedas.

5. Los vehículos adscritos a una licencia de servicio de taxi deberán cumplir los siguientes requisitos administrativos:

a) Estar matriculados en España y habilitados para circular. A tal efecto, sólo podrá considerarse que los vehículos que circulen amparados temporalmente por los permisos y placas especiales a que hace referencia el Reglamento General de Vehículos aprobado mediante el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, cumplen este requisito cuando ya hubieran pasado la correspondiente inspección técnica de vehículos y obtenido el oportuno certificado.

b) Hallarse vigente la última inspección técnica periódica que legalmente les corresponda.

c) 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.

No obstante, los Ayuntamientos podrán admitir superar esta limitación hasta un máximo de catorce años de antigüedad para los vehículos adaptados para el transporte de personas con movilidad reducida y para los vehículos con etiqueta 0 o ECO.»

Nueve. El artículo 34 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 34. Taxímetro y módulo luminoso.

1. Los vehículos que presten los servicios de taxi, urbano e interurbano, deberán ir provistos del correspondiente taxímetro de forma que resulte visible para el viajero o viajera la lectura del precio del transporte, debiendo estar iluminado cuando se encuentre en funcionamiento. El taxímetro deberá ir conectado al módulo luminoso exterior colocado en la parte delantera del techo del vehículo, en el que se visualizará la tarifa aplicada al servicio que se está realizando y la disponibilidad del vehículo.

El taxímetro y el módulo luminoso exterior deberán estar homologados, debidamente precintados por el órgano competente en materia de metrología.

Asimismo, los vehículos auto-taxis deberán incorporar impresora de facturas homologada y autorizada para su utilización en el servicio de taxi, que deberá emitir recibos normalizados a partir de la información facilitada por el taxímetro.

2. En los municipios de población inferior a 10.000 habitantes, el Ayuntamiento o ente que corresponda podrá eximir de la obligación de llevar taxímetro, siempre que establezca un sistema de recorridos con tarifa fija y la obligación de llevar los distintivos en el vehículo que identifiquen el ejercicio de la actividad de auto-taxi, el municipio o área al que pertenece y el número de licencia. Si bien, en estos supuestos, el Ayuntamiento velará por la correcta aplicación del sistema tarifario establecido, con sujeción a la normativa vigente en materia de precios autorizados, en los términos previstos en el artículo 58.

A fin de facilitar el control de estos requisitos se deberá llevar a bordo del vehículo el régimen tarifario aprobado para estos casos por el municipio así como la documentación acreditativa de la exoneración referida.»

Diez. Se suprime el artículo 37.

Once. El artículo 38.1 queda redactado en los siguientes términos:

«1. Las personas titulares de las licencias de taxi podrán contratar conductores o conductoras asalariadas y/o personas autónomas colaboradoras para la prestación de la actividad de auto-taxi.»

Doce. Se modifica el apartado 2 del artículo 39, que queda redactado en los siguientes términos:

«2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los municipios, incluso aquéllos que se encuentren integrados en alguna de las áreas territoriales de prestación conjunta existentes, previo informe de las asociaciones representativas de los titulares de licencias y de los usuarios y consumidores con implantación en su territorio, y de las Consejerías competentes en materia de consumo y de transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, podrán disponer la prestación de servicios con contratación por plaza con pago individual, siempre que ello se encuentre contemplado en la correspondiente disposición municipal, y se realice a través de cualquier medio, incluidos telemáticos, que permita garantizar los derechos de los usuarios respecto de las tarifas que les sean de aplicación así como una reducción del precio que les correspondería abonar de hacer el viaje individualmente de acuerdo con las tarifas establecidas en los términos del artículo 58.

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

La contratación por plazas con pago individual es una opción voluntaria de los usuarios y sólo se admitirá para servicios con origen o destino en puntos específicos donde se genere gran demanda, como son aeropuertos, puertos, estaciones de trenes, de autobuses, o recintos feriales y para aquellos casos en que se justifique suficientemente que la demanda de transportes no se encuentra debidamente atendida con los servicios de transporte regular y discrecional en autobús existente en el municipio correspondiente.

En todo caso, durante el servicio, deberá permanecer encendido el taxímetro con la tarifa que corresponda y deberá visualizarse a través del módulo luminoso exterior del vehículo.»

Trece. El artículo 40 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 40. Inicio del servicio interurbano.

1. Los servicios de transporte interurbano deberán iniciarse en el término del municipio y/o del área territorial de prestación conjunta, al que corresponda la licencia de transporte

urbano a la que se encuentre adscrito el vehículo correspondiente, sin perjuicio de que puedan efectuarse posteriores recogidas en otros términos municipales, siempre que todas ellas tengan un mismo lugar de destino. A tal efecto, se entenderá que el origen o inicio del transporte se produce en el lugar en que son recogidas las personas pasajeras de forma efectiva.

2. Sin perjuicio de lo previsto en el apartado anterior, los servicios de transporte interurbano podrán iniciarse en otro municipio en las condiciones previstas en el Decreto 11/1985, de 22 de enero, por el que se regula la contratación previa de vehículos de servicio discrecional de viajeros y viajeras de menos de diez plazas para su recogida en puertos y aeropuertos.

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

4. Asimismo, se admite la prestación de servicios con contratación por plaza con pago individual de carácter interurbano, en los términos señalados en el artículo 39.2.»

Catorce. El artículo 43 queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 43. Paradas, obligatoriedad de determinados servicios, descansos y emisoras.

1. Los municipios, previo informe de las asociaciones del sector del taxi, de los sindicatos y de las organizaciones de las personas usuarias y consumidoras más representativas en su territorio podrán establecer:

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

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

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

2. Los vehículos en circulación no podrán tomar viajeros y viajeras a una distancia inferior a las distancias mínimas que, con tal fin, se establezcan en las ordenanzas municipales respecto a los puntos de parada establecidos en el sentido de la marcha. En puertos, aeropuertos, estaciones, recintos feriales y eventos multitudinarios, la recogida de viajeros y viajeras se hará siempre en los puntos de parada habilitados al efecto, con excepción de los servicios precontratados para los cuales podrán los Ayuntamientos establecer punto de recogidas alternativos.

3. Los municipios podrán establecer en sus Ordenanzas, con sujeción a la legislación laboral y de la Seguridad Social y por motivos de seguridad vial que, en su caso, resulten de aplicación, reglas de organización y coordinación del servicio en materias de horarios, calendarios, descansos y vacaciones laborales.

Asimismo, en situaciones excepcionales o de emergencia y siempre que las circunstancias concurrentes no permitan aplicar el procedimiento reglado, los ayuntamientos podrán acordar durante dichas situaciones, las modificaciones del régimen de horarios y

descansos que sean necesarias para ajustarlo a los cambios de movilidad experimentado por la demanda con una anticipación mínima de 48 horas, previa comunicación a las entidades indicadas en el apartado 1.

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

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

Quince. Se modifican las letras f) y m) del artículo 48.1 y se añade una nueva letra n), que queda redactada en los siguientes términos:

«f) Hojas de quejas y reclamaciones ajustadas a la normativa vigente en materia de consumo.

m) Acreditación de verificación del taxímetro y del luminoso exterior.

n) Certificado de exoneración sobre la obligatoriedad de instalar taxímetro en los municipios de menos de 10.000 habitantes, expedido por el Ayuntamiento o ente competente, conforme a lo dispuesto en el artículo 34.2.»

Dieciséis. Se añade un apartado 7 al artículo 54, que queda redactado en los siguientes términos:

«7. A fin de garantizar el transporte de personas con movilidad reducida durante las 24 horas del día y los siete días de la semana, el Ayuntamiento o entidad correspondiente podrá establecer un régimen de coordinación de horarios, así como un calendario semanal de disponibilidad de estos vehículos previa consulta a las asociaciones más representativas de personas con movilidad reducida y de los consumidores y usuarios. A tal efecto se podrá exigir la incorporación al servicio a través de emisoras o sistema de telecomunicación.»

Diecisiete. Se añaden las letra l) y m) en el artículo 55, que quedan redactadas en los siguientes términos:

«l) Pagar el importe del servicio prestado en efectivo, con tarjeta de crédito o a través de otros medios telemáticos, a tal efecto, los vehículos auto-taxi deberán ir provistos de un aparato lector de tarjetas de crédito.

m) A la protección de los datos personales en el ámbito de la contratación a distancia, de conformidad con la normativa aplicable en materia de protección de datos.»

Dieciocho. Se añade un nuevo apartado 7 en el artículo 58 en los siguientes términos:

«7. Cuando los servicios se contraten previamente por el usuario, las tarifas tendrán el carácter de máximas, a fin de permitir que los servicios se puedan realizar a precio cerrado y que los usuarios conozcan con carácter anticipado el coste máximo de trayecto que van a realizar. Este precio no podrá, en ningún caso, superar el estimado para ese recorrido según las tarifas vigentes, incluido, en su caso, los suplementos aplicables para ese recorrido conforme a las citadas tarifas, debiendo, a tal efecto, entregarse a la persona usuaria con carácter previo al inicio del servicio una copia en soporte papel o electrónico del precio ofertado así como permanecer encendido el taxímetro durante todo el trayecto.



Dichos precios se calcularán en base a los parámetros determinados por la Consejería competente en materia de transporte para los trayectos interurbanos y el Ayuntamiento o entidad correspondiente para los urbanos para calcular las rutas en este tipo de servicios. En consecuencia, se deberá facilitar a los usuarios y operadores que lo soliciten el cálculo de estos precios, que tendrán carácter de máximos, velando por su correcta aplicación.

Esta tarifa aplicable a los servicios previamente contratados deberá en cualquier caso visualizarse a través del módulo luminoso exterior del vehículo.

La Administración competente, en desarrollo de sus labores de inspección, podrá requerir de forma periódica al operador o empresa intermediaria, la información necesaria para realizar las comprobaciones pertinentes sobre la correcta aplicación de la tarifa máxima para el cálculo de los precios cerrados por aquéllos.»

Diecinueve. Se añade el párrafo 11.º a la letra b) del artículo 65, que queda redactado en los siguientes términos:

«b) El incumplimiento de las condiciones esenciales de la licencia o autorización, cuando no se encuentre expresamente tipificado en otro apartado del presente artículo ni deba calificarse como infracción muy grave, conforme a lo previsto en el artículo 64.

A tal efecto se considerarán condiciones esenciales de las licencias y autorizaciones, además de las que figuren como tales en las Ordenanzas que regulen la prestación del servicio o en el otorgamiento del título habilitante, las previstas en el artículo 41 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, y, en particular, las siguientes:

11.º La instalación del aparato lector de tarjetas de crédito, así como su utilización como medio de pago a requerimiento del usuario.»

Veinte. Se añade un apartado 2 al artículo 67, que queda redactado en los siguientes términos.

«Artículo 67. Sanciones.

1. De acuerdo con el artículo 44 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo:

a) Las infracciones leves se sancionarán con apercibimiento, multa de hasta 270 euros, o ambas.

b) Las infracciones graves se sancionarán con multa de 270,01 euros a 1.380 euros.

c) Las infracciones muy graves se sancionarán con multa de 1.380,01 euros a 2.760 euros.

2. Sin perjuicio de las sanciones que procedan, los responsables de la actividad infractora quedarán obligados a indemnizar los daños y perjuicios causados.»

Veintiuno. Se modifica el artículo 73, que queda redactado en los siguientes términos:

«Artículo 73. Procedimiento sancionador.

El procedimiento sancionador se ajustará a la legislación general sobre procedimiento administrativo común y régimen jurídico del sector público que resulten de aplicación a los procedimientos sancionadores, teniendo en cuenta, en su caso, las especificaciones previstas para el procedimiento sancionador en las normas en materia de transportes o en las correspondientes Ordenanzas Municipales.»

Disposición transitoria primera. Incorporación de medios de pago telemático.

Los vehículos auto-taxi deberán permitir el pago del trayecto a través de medios telemáticos en el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de este decreto. En el caso de impresoras para la expedición automática de recibos, el plazo será de seis meses a partir de la entrada en vigor de este decreto.

Disposición transitoria segunda. Distintivos de los vehículos.

Los titulares de vehículos con licencia municipal de auto-taxi deberán adecuar sus vehículos a lo que se dispone en el artículo 31.2.c) en el plazo máximo de dos años, contados desde la entrada en vigor del presente decreto.

Disposición transitoria tercera. Antigüedad y sustitución de los vehículos.

Las licencias o autorizaciones de transportes que a la entrada en vigor de esta norma tenga afectos vehículos con más de doce años de antigüedad a contar desde su primera matriculación, dispondrán de un plazo de dos años para adscribir un vehículo de antigüedad inferior que cumpla con lo dispuesto en la normativa vigente.

Disposición transitoria cuarta. De las Cooperativas de Trabajo Asociado titulares de varias licencias o autorizaciones de transportes.

Las Cooperativas de Trabajo Asociado titulares de licencias o autorizaciones de transporte interurbano adquiridas con anterioridad a la entrada en vigor de este decreto podrán continuar con las mismas.

Disposición transitoria quinta. Adaptación de las Ordenanzas Municipales.

Los municipios deberán adaptar sus ordenanzas a lo previsto en este decreto en el plazo de nueve meses, a contar desde su entrada en vigor.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente decreto.

Disposición final primera. Modificación de la Orden de 23 de julio de 2014, por la que se regula el procedimiento de autorización del aumento de capacidad de las autorizaciones de transporte público interurbano de viajeros en vehículos auto-taxi.

La letra b) del apartado 3 del artículo 4 queda redactado con el siguiente tenor:

«b) En caso de disponer de transporte público urbano regular de viajeros, se podrán autorizar vehículos taxis de hasta nueve plazas, incluida la del conductor, siempre que no supere el diez por ciento del número total de licencias existentes en el municipio.»

Disposición final segunda. Desarrollo y ejecución.

Se autoriza a la persona titular de la Consejería competente en materia de transportes para dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y ejecución del presente decreto.

Disposición final tercera. Entrada en vigor.

El presente decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 9 de febrero de 2021

MARÍA FRANCISCA CARAZO VILLALONGA  
Consejera de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

JUAN MANUEL MORENO BONILLA  
Presidente de la Junta de Andalucía