

SENTENCIA N° 2647/2021
TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE ANDALUCIA
SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO DE MÁLAGA

RECURSO N° 117/2019

ILUSTRÍSIMOS SEÑORES:
PRESIDENTA

MAGISTRADOS

Sección funcional 3ª

En la Ciudad de Málaga, a 22 de noviembre de 2021.

Esta Sala ha visto el recurso contencioso administrativo nº 117/2019 interpuesto por DÑA [REDACTED], Letrada DEL GABINETE JURÍDICO DE LA JUNTA DE ANDALUCIA y como demandado el AYUNTAMIENTO DE MARBELLA representado por su letrada DÑA [REDACTED] en representación del Ayuntamiento de Marbella, sobre Ordenanza, siendo indeterminada la cuantía.

Ha sido Magistrada Ponente DÑA [REDACTED] quien expresa el parecer de esta Sala.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Con fecha 7 de diciembre de 2018, se publica en el BOP de Málaga nº 235, la Ordenanza Municipal de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo en el Municipio de Marbella.

SEGUNDO.- Por la JUNTA DE ANDALUCÍA se interpuso recurso contencioso administrativo, formulando demanda con la súplica de que se dicte sentencia que anule los artículos:

Art.-3 (sometimiento a licencia municipal).
Art. 4.2 y art. 12 (imposibilidad de ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano de vehículos).
Art. 4.3 y art. 6.4 (exigencia de dedicación plena y exclusiva a la profesión).
Art. 4.4 (imposibilidad de arrendar, traspasar o ceder por cualquier título la explotación de la licencia ni de vehículo, sin la preceptiva autorización municipal).
Art. 5(procedimiento para la modificación del número de licencias)
Arts. 6.1 y 6.4 en cuanto al requisito de antigüedad en el ejercicio de la profesión en el municipio de Marbella para la adjudicación de la licencia.



FIRMADO POR	[REDACTED]	03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 1/36
	[REDACTED]	02/12/2021 13:37:18	
	[REDACTED]	30/11/2021 08:28:05	
	[REDACTED]	29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN	[REDACTED]	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Art. 6.1 y 6.4 en cuanto al requisito de antigüedad en el ejercicio de la profesión en el municipio de marbella para la adjudicación de la licencia.
Arts. 7 y 14(restricciones de carácter geográfico)
-Art. 8 (transmisión de licencias).
Art. 9 (vigencia, suspensión, extinción y caducidad)
Arts 10 y 23(visado anual y revisión de vehículos)
Art. 14 (sobre el certificado municipal de aptitud para el ejercicio de la actividad de conductor/a de taxi.
Art. 18.1 en relación a las características del taxi.
Art. 18 apartado 5 y artículo 19, en relación a las características identificativas de los vehículos de taxi en relación con la Placa de Servicio Público y Taxímetro .
Art. 16.2 y 16.4 en relación a la adscripción de la licencia en relación con la antigüedad del vehículo.
Art. 25(obligación de prestación directa por la persona titular de la licencia.
Arts. 28 .5,29 y 30(en cuanto a las normas generales relacionadas con la organización del servicio).
Art. 32(sobre el régimen tarifario).
Art.34.3 g)(sobre los derechos de los conductores, concretamente el de negarse a prestar el servicio en causas justificadas.

TERCERO.- La demandada interesó la desestimación del recurso contencioso administrativo.

CUARTO.- Se señaló el día 27 de octubre de 2021 para deliberación, votación y fallo.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Constituye objeto del presente recurso contencioso-administrativo la conformidad a derecho de siguientes artículos de la Ordenanza Municipal de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras de Automóviles de Turismo en el Municipio de Marbella:

Art.3 (sometimiento a licencia municipal).
Art. 4.2 y art. 12 (imposibilidad de ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano de vehículos.
Art. 4.3 y art. 6.4(exigencia de dedicación plena y exclusiva a la profesión).
Art. 4.4 (imposibilidad de arrendar, traspasar o ceder por cualquier título la explotación de la licencia ni de vehículo, sin la preceptiva autorización municipal).
Art. 5(procedimiento para la modificación del número de licencias)
Arts. 6.1 y 6.4 en cuanto al requisito de antigüedad en el ejercicio de la profesión en el municipio de Marbella para la adjudicación de la licencia.
Arts. 7 y 14(restricciones de carácter geográfico)
-Art. 8 (transmisión de licencias).
Art. 9 (vigencia, suspensión, extinción y caducidad)
Arts 10 y 23(visado anual y revisión de vehículos)
Art. 14(sobre el certificado municipal de aptitud para el ejercicio de la actividad de



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 2/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

conductor/a de taxi.

Art. 18.1 en relación a las características del taxi.

Art. 18 apartado 5 y artículo 19, en relación a las características identificativas de los vehículos de taxi en relación con la Placa de Servicio Público y Taxímetro .

Art. 16.2 y 16.4 en relación a la adscripción de la licencia en relación con la antigüedad del vehículo.

Art. 25(obligación de prestación directa por la persona titular de la licencia.

Arts. 28 .5,29 y 30(en cuanto a las normas generales relacionadas con la organización del servicio).

Art. 32(sobre el régimen tarifario).

Art. 34.3 g)(sobre los derechos de los conductores, concretamente el de negarse a prestar el servicio en causas justificadas.

SEGUNDO.- En primer lugar se examinarán los artículos impugnados de los que alega la recurrente haber sido afectados por la sentencia de esta Sala de 30 de diciembre de 2015, de cuyo texto importaremos lo ya resuelto y, en segundo lugar, los que constituyen limitaciones a la competencia, teniendo en cuenta los criterios contenidos en la sentencia de esta Sala en 13 de octubre de 2017 (Recurso: 728/2016),que seguiremos de acuerdo con los principios de unidad de doctrina y seguridad jurídica:

1.1 Exigencia de que el titular de la licencia sea persona física (4.2 de la Ordenanza).

Alega la actora que al ser anulado el artículo 11.1 del Decreto 35/2012 de 21 de febrero, por TSJA en su Sentencia de 30 de diciembre de 2015, llegando a declararlo nulo y de acuerdo con la ST de fecha 13 de octubre de 2017, debe ser anulado el artículo 4.2.

RESPUESTA.

Procede la anulación de dicho artículo a la vista de lo declarado en la sentencia de fecha 13 de octubre de 2017 : *“El precepto municipal se atiene al art 11.1 del Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía , aprobado en Decreto 35/2012, de 21 de febrero*

"El título habilitante se expedirá a favor de una persona física que no podrá ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo, o de una sociedad cooperativa de trabajo que no podrá ostentar un número superior de títulos al de personas socias trabajadoras que la integren. En el título habilitante se hará constar los vehículos que se vinculan a su explotación".

En la sentencia de esta Sala n ° 2963/2015, de 30 de diciembre , procedimiento ordinario n ° 640/2012 , declaramos nulo ese art. 11.1 del Decreto, con el razonamiento expuesto en su FD 6º que ahora reiteramos para estimar también el recurso:

".... En lo que concierne, en primer término, a la exigencia de que el titular de la licencia sea una persona física , con exclusión de las jurídicas, debemos comenzar por destacar que en el ámbito estatal se autoriza específicamente que sea titular de la autorización de transporte público una persona jurídica (artículo 43 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres) sin más condicionamientos específicos, además de los generalmente exigidos, que los de tener personalidad jurídica propia e independiente de las personas que la integren y el de formar parte de su objeto social la realización de transporte público.

Supuesto lo anterior, hallándonos ante un transporte cuya regulación, por el ámbito territorial en que se presta, incumbe a la Comunidad Autónoma y ante una actividad que,



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 3/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

por la impronta pública que la califica, está sometida a intervención administrativa mediante un acto autorizante que es el que habilita para la actividad de transporte -como antes hemos dicho y pone de manifiesto, por citar alguna, la STC 53/1984, de 3 de mayo, justificando y proporcionando la imposición, como límite o condicionamiento a la prestación del servicio, la dedicación personal del titular de la correspondiente licencia, teniendo siempre presente la afectación del derecho a la libertad de empresa que garantiza el artículo 38 de la Constitución

A favor de la proporcionalidad o justificación de semejante exigencia subjetiva podría esgrimirse que con ello se garantiza la efectiva concurrencia de las condiciones objetivas y subjetivas de idoneidad exigibles en el desarrollo de la actividad de transporte y, en definitiva, una mayor calidad de dicho servicio y seguridad para los usuarios.

En tal sentido la STS 18 febrero 1997 (apelación 8274/1992), con cita de la STS 22 enero 1988 , viene a puntualizar que la potestad reglamentaria -en el caso allí examinado, en concreto, de los Ayuntamientos- debe ejercitarse en función del interés público concurrente en el otorgamiento del permiso relativo a la capacidad de quien lo solicita para conducir un automóvil ligero destinado al servicio de auto- taxi y auto-turismo, sin ser dable introducir limitaciones en el ejercicio de la actividad que no atiendan al " interés público concurrente, concerniente a la capacidad física e intelectual del conductor de un vehículo de los citados o a otras circunstancias exigibles para la mejor prestación del Servicio Público Urbano de Transportes de Viajeros " de donde, "a contrario", se infiere la posibilidad de introducir por vía reglamentaria tal clase de limitaciones cuando el interés público concurrente así lo aconseja.

El interés público concurrente, sin embargo, no parece exigir que tenga lugar un desarrollo personal de la actividad autorizada, esto es, de la conducción del vehículo que presta el servicio de transporte discrecional de viajeros por el mismo titular de la licencia, pudiendo venir también referidas las condiciones de idoneidad directamente al conductor del vehículo -sea o no, al propio tiempo, titular de la licencia- y garantizarse su concurrencia mediante su identificación individual, de forma que solo pueda desarrollar la actividad autorizada quien tenga previamente justificada su aptitud e idoneidad para la prestación del servicio.

Similares consideraciones son las que justifican que el Tribunal Supremo se haya pronunciado en contra de la exigencia de la dedicación personal a la actividad en Sentencia de 24 de diciembre de 1985 (si bien con los matices que luego se verán, a propósito del análisis de la incompatibilidad).

Si a lo anterior unimos la consideración de que la restricción que nos ocupa, afectante al contenido esencial del derecho a la libertad de empresa, carece de cobertura legal, la conclusión que se impone no es otra que la de reputar nula la exigencia de que solo las personas físicas, con exclusión de las jurídicas que no adopten la forma organizativa específicamente prevista en la norma, puedan ser titulares de las licencias para la prestación del servicio [impuesta en el artículo 11 y reiterada en los artículos 27.1.a y 37 del Decreto examinado], excediendo la exigencia limitativa sobre la forma organizativa del titular de la licencia los límites del principio de proporcionalidad que consagra, entre otros, el artículo 39 bis de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común , a cuyo tenor " Las Administraciones Públicas que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 4/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

actividad, deberán elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias " y comportando la exigencia aludida, además, una diferenciación de trato normativo que, por injustificada, vulnera también el principio de igualdad entre personas físicas y jurídicas".

Como queda dicho, a lo así razonado nos atenemos, sin perjuicio de constatar que otra interpretación sería posible, como hace el TSJ Madrid en sentencia 17 de julio de 2017 Recurso: 75/2013, cuando en su FD 9º dice:

"En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que si la ley permite tratar de forma diferente a los desiguales, en este caso a las personas físicas y jurídicas, que precisamente difieren en la forma en que el ordenamiento les dota de personalidad, puesto que respecto de la persona física el ordenamiento reconoce un hecho previo, lo que no ocurre respecto de la persona jurídica en la medida en que es la propia norma la que establece los requisitos necesarios para alcanzar la personalidad jurídica, siendo en su origen histórico, entes instrumentales para facilitar las actividades de las personas físicas lo que supone, por otra parte, que se puedan crear un número indeterminado de dichas personas jurídicas y por tanto, la distinción se encuentra justificada en razón del número de autorizaciones y su control y demás requisitos necesarios para la titularidad de las mismas, cuando éstas se encuentran limitadas en su número".

1.2 La exigencia de dedicación plena y exclusiva a la profesión (artículos 4.3 y 6.4 de la Ordenanza)

Manifiesta el recurrente que la imposición a los titulares de licencias de dedicación plena y exclusiva a la actividad de taxi, e incompatibilidad con otras profesiones parece estar dirigida a restringir de modo injustificado la libertad de los mismos sin que exista vestigio alguno de que se está protegiendo el interés general.

RESPUESTA: El artículo 4.3 reproduce el contenido de preceptos que han sido declarados nulos por esta Sala, en Sentencia de fecha 30 de diciembre de 2015, reída en el recurso contencioso administrativo interpuesto contra el 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. Y al propio tiempo por Sentencia de 13 de octubre de 2017.

Como decíamos en sentencia de fecha 13 de octubre de 2017, “

Esta norma de la Ordenanza es trasunto del art. 11.3 Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía , aprobado en Decreto 35/2012, de 21 de febrero:

"Artículo 11.....3. En los municipios de más de 5.000 habitantes, la persona titular de la licencia tendrá plena y exclusiva dedicación a la profesión".

Este último precepto, en la sentencia de esta Sala n º 2963/2015, de 30 de diciembre , procedimiento ordinario nº 640/2012, no lo declaramos nulo. En su FD 7º de dicha sentencia decimos y ahora reiteramos para desestimar la pretensión anulatoria de los preceptos transcrito de la Ordenanza:

" En cuando a la previsión de la incompatibilidad con otras actividades que contempla el apartado tercero del artículo 11 para Municipios que excedan de determinada población la limitación aludida encuentra su cobertura legal en el artículo 15.7 de la Ley 2/2003 que, como antes quedó dicho, autoriza específicamente a las Comunidades Autónomas a establecer normas sobre el régimen de incompatibilidades del titular de la licencia.



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 5/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

La inexistencia de una quiebra del principio de libertad de empresa con ocasión de la previsión de esta clase de incompatibilidades ha sido puesta de manifiesto en las SSTS 21 febrero 2005 (casación 2347/2002)), 7 noviembre 2005 (casación 37/2003), 17 enero 2006 (casación 2523/2002 J), 5 junio 2006 (casación 9765/2003) y 21 diciembre 2006 (casación 895/2004), en las que, analizando la cuestión de la posible vulneración del artículo 38 de la Constitución con el establecimiento de la incompatibilidad de los titulares de licencia de auto taxi para dedicarse a otra actividad profesional, se afirma que el citado artículo " ... garantiza la libertad de empresa con la finalidad de fijar los límites en los que hayan de moverse los poderes públicos al adoptar cualquier clase de medidas que incidan en la economía nacional, y en nada ha de impedir la adopción de las medidas que el bien del servicio público de que se trate pueda exigir. El establecimiento de un sistema de incompatibilidades en el ejercicio de una profesión, que normalmente ha de desempeñarse de manera personal -precisamente con la finalidad de evitar abusos y especulaciones en torno al otorgamiento de las licencias de autotaxi- responde a unos criterios de política legislativa que no pueden menos que ser calificados de razonables, sea o no la regulación concreta elegida la más acertada.

Lo que no cabe es sostener que esa regulación vigente vulnera el principio de libre competencia, así como el de reserva de ley en atención a la grave restricción que supone para el resto de las empresas y de todos los usuarios de este medio de transporte. La restricción aludida se queda en mera afirmación dialéctica, y no responde sino al unilateral criterio de la parte demandante, por lo que carece de virtualidad casacional ". Destacando la STS 21 diciembre 2006) que " Resulta esencialmente significativa, a estos efectos, la distinción entre autorizaciones por operación y autorizaciones de funcionamiento que, como en la que corresponde al servicio impropio del taxi , se refieren al desarrollo de una actividad " y que estas últimas " responden al esquema de los actos- condición y son, pues, títulos jurídicos que colocan al autorizado en una situación objetiva, definida abstractamente por las normas aplicables constitutivas de un status complejo " la STS 5 junio 2006 hace específica mención a la STS 24 diciembre 1985 que citan los recurrentes en apoyo de su pretensión anulatoria para aseverar que no supone obstáculo a los precitados pronunciamientos el contenido de la Sentencia aludida (única, además, como pone de manifiesto la Junta de Andalucía en su escrito de contestación, que se pronuncia en tal sentido y que se refiere, por otra parte, no ya a normativa autonómica dictada con específica cobertura legal sino a un precepto de un Reglamento municipal que el Alto Tribunal vino a anular por reputarlo contrario al Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos, al exigir la conducción personal de un auto taxi por el titular de la licencia)..."

En definitiva, la Ordenanza se atiene al Decreto autonómico, según preceptúa su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ". Por ello, han de anularse los artículos 4.3 y 6.4 de la Ordenanza)

1.3 Obligación de prestación directa por la persona titular de la licencia (artículo 25 de la Ordenanza"

Manifiesta el recurrente que el artículo 25 de la Ordenanza señala que la prestación ha



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 6/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

de ser realizada por la persona titular de la licencia, salvo las excepciones previstas en el artículo 37 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

RESPUESTA: En efecto, esta Sala en sentencia de fecha 13 de octubre de 2017 ha declarado nula la disposición análoga del artículo 37 del Decreto 35/2012 de febrero por su afectación al derecho a la libertad de empresa.

1.4 Características identificativas del vehículo de taxi en relación con la placa.

El art. 31.2.d) del Decreto quedó afectado por la sentencia de esta Sala n.º 2963/2015, de 30 de diciembre, procedimiento ordinario n.º 640/2012, en el FD 12.º dijimos, y ahora reiteramos para estimar el recurso respecto al art. 23.4 de la Ordenanza, que " El artículo 31.2.d) del Decreto que estamos examinando, por su parte, contempla la exigencia de que todos los vehículos auto taxi lleven la placa de Servicio Público, disposición que a juicio de los recurrentes infringe el reparto competencial entre Estado y Comunidades Autónomas, al tratarse de norma atinente no ya a la actividad de transporte sino al tráfico y circulación de vehículos de motor y seguridad vial.

El art. 31.2.d) del Decreto quedó afectado por la sentencia de esta Sala n.º 2963/2015, de 30 de diciembre/ procedimiento ordinario n.º 640/2012, en el FD 12.º dijimos, y ahora reiteramos para estimar el recurso respecto al art. 23.4 de la Ordenanza, que " El artículo 31.2.d) del Decreto que estamos examinando, por su parte, contempla la exigencia de que todos los vehículos auto taxi lleven la placa de Servicio Público, disposición que a juicio de los recurrentes infringe el reparto competencial entre Estado y Comunidades Autónomas, al tratarse de norma atinente no ya a la actividad de transporte sino al tráfico y circulación de vehículos de motor y seguridad vial.

Como ponen de manifiesto las SSTC 59/1985, de 6 de mayo (FJ 3.º) y 118/1996, de 27 de junio (FJ 67), a propósito de la regulación por una Comunidad Autónoma del uso del tacógrafo, " en el concepto de tráfico y circulación de vehículos de motor (art. 149.1.21, tercer inciso, C.E.) no se encuentran englobadas solamente las condiciones atinentes a la circulación (verbigracia: señales, limitaciones de velocidad, etc.), sino las condiciones que deben cumplir los vehículos que circulan. Apoya esta solución el hecho de que las garantías de la seguridad en la circulación, según la voluntad de la Constitución, expresada en el precepto mencionado, deban ser uniformes en todo el territorio nacional ", añadiendo la segunda de las Sentencias citadas que " No cabe separar los requisitos técnicos que debe reunir un vehículo para garantizar la seguridad de personas y cosas exteriores a él de aquellos requisitos que pretenden proteger a quienes, como conductores o pasajeros, se encuentren en su interior ".

Comprendiendo la seguridad vial tanto la seguridad activa como la pasiva y, dentro de esta, la protección de conductores y pasajeros y siendo ambas dimensiones elementos indisolubles de la seguridad del tráfico y circulación (al ser innegable la repercusión que un accidente o fallo de seguridad en el interior de un vehículo puede tener en la conducción del mismo y en otros vehículos de su entorno) la regulación de los requisitos técnicos destinados a la seguridad vial, en general, tanto activa como pasiva, debe, por tanto, entenderse incluida en la reserva a la competencia estatal exclusiva del artículo 149.1.21, y como materia sujeta a tal competencia exclusiva no cabe la intervención al respecto de las Comunidades Autónomas, alterando, modificando o desarrollando las prescripciones estatales.

En parecidos términos se pronuncian las SSTC 181/1992, de 16 de noviembre (FJ 3.º), 203/1992 21/1993 .



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 7/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Nos encontramos, en suma y como aducen los recurrentes, ante una materia cuya regulación es competencia exclusiva del Estado, careciendo de base constitucional la adaptación en sus mismos términos de la normativa estatal al ámbito autonómico, con una coincidencia en el contenido de una y otra regulación pues, como afirma para similar supuesto la STC 86/1988, de 3 de mayo , dada la existencia de un ámbito autónomo y de competencia normativa de la Comunidad Autónoma, " no se trataría aquí de una mera técnica duplicativa, como reiteración en norma de rango inferior de lo que se establece por norma de rango superior (técnica que fue criticada, aun sin llegar a declararse su inconstitucionalidad, en la STC 40/1981, de 18 de diciembre) sino de una invasión normativa por una norma autonómica (...) de una materia de regulación exclusiva (legal y reglamentariamente) del Estado ", lo que justifica la estimación de la pretensión anulatoria del precepto reglamentario que estamos examinando ".

Por los mismos motivos, procede anular el artículo (apartado 5 del artículo 18) y taxímetro (artículo 19).

1.5 Adscripción de la licencia en relación con la antigüedad del vehículo (arts 16.2 y 16.4 de la Ordenanza).

Señala la demandante que el apartado 2 del artículo 16 de la Ordenanza del taxi de Marbella, dispone que “ Los vehículos adscritos a la licencia para efectuar el servicio de taxi, no podrán rebasar, en el momento del otorgamiento inicial de la misma la edad máxima de 2 años”. Asimismo, el apartado cuarto del artículo citado señala que “ Los vehículos afectos al servicio deberán darse de baja al cumplir 8 años de antigüedad”

Al respecto la sentencia 13 de octubre de 2017 dijo: Nos encontramos, en suma y como aducen los recurrentes, ante una materia cuya regulación es competencia exclusiva del Estado, careciendo de base constitucional la adaptación en sus mismos términos de la normativa estatal al ámbito autonómico, con una coincidencia en el contenido de una y otra regulación pues, como afirma para similar supuesto la STC 86/1988, de 3 de mayo , dada la existencia de un ámbito autónomo y de competencia normativa de la Comunidad Autónoma, " no se trataría aquí de una mera técnica duplicativa, como reiteración en norma de rango inferior de lo que se establece por norma de rango superior (técnica que fue criticada, aun sin llegar a declararse su inconstitucionalidad, en la STC 40/1981, de 18 de diciembre) sino de una invasión normativa por una norma autonómica (...) de una materia de regulación exclusiva (legal y reglamentariamente) del Estado ", lo que justifica la estimación de la pretensión anulatoria del precepto reglamentario que estamos examinando ".

El art. 34 del Decreto también quedó afectado por la sentencia de esta Sala n ° 2963/2015, de 30 de diciembre procedimiento ordinario n ° 640/2012, en el FD 13º dijimos, y ahora reiteramos para estimar el recurso respecto de la norma de la Ordenanza, que:

" El artículo 34 del Decreto es objeto de impugnación en el extremo atinente a la imposición de la obligación de precintar los taxímetros después de su verificación, de efectuar nuevo precintado por taller autorizado en caso de rotura de cualquier precinto, así como de presentar el vehículo a verificación después de la reparación (apdo 4) y en cuanto a la previsión contenida en el apartado séptimo de que sean las ordenanzas de prestación del servicio de taxi las que regulen la instalación de indicadores exteriores debidamente homologados, garantizando en todo caso el derecho de las personas usuarias a conocer el tipo de tarifa aplicable, incluida la tarifa interurbana, la correcta conexión con el taxímetro, la ausencia de manipulaciones del mismo y la automatización de su funcionamiento cuando la competencia al respecto la ostenta la Comunidad Autónoma



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 8/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

por delegación del Estado.

Dando por reproducidas las consideraciones que anteceden en cuanto a la competencia exclusiva del Estado en lo atinente a los elementos integrantes de los vehículos lo cierto es que, como se aduce en el escrito de demanda, nos encontramos, propiamente, ante una regulación metrológica de los aparatos taxímetros y no ante la normación de la actividad de transporte, propiamente dicha, siendo aquella competencia estatal (artículo 149.1. 12ª de la Constitución) y ostentando las Comunidades Autónomas al respecto, en exclusiva, competencias de ejecución, por lo que debe prosperar el motivo de impugnación que nos ocupa.

En tal sentido la STS 1 abril 2003 citada por los recurrentes en los fundamentos de derecho de su escrito rector reputa conforme a Derecho la sentencia de instancia en cuanto anula una precisión similar sobre la consideración de que la competencia local debe siempre ejercitarse respetando las competencias estatales y autonómicas concurrentes en la materia y que se trata de un aspecto que penetra en aspectos técnicos y de homologación cuya aprobación corresponde a la competencia ejecutiva de la Comunidad Autónoma de conformidad con las normas dictadas por esta en consonancia con la legislación estatal sobre Metrología ." Por lo tanto, debe declararse nulo el art. 34 de las Ordenanza en sus números 4.5 y 6.

El resto de la impugnación debe ser desestimada puesto que el Decreto 35/2012, en su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ", y al mismo se atiene las normas de la Ordenanza, sin que sea objeto de impugnación el Decreto en los presentes autos.

A mayor abundamiento, estando ante un servicio al público en régimen de autorización de funcionamiento, siendo el destinatario el usuario del servicio, resulta posible establecer unos elementos mínimos que garanticen la prestación del servicio en condiciones de comodidad para el usuario y ello dependerá de las características de los vehículos, en cuanto a sus dimensiones, accesos, limpieza, etc.. sin que se aprecie infracción a las normas en materia de la competencia, puesto que el Ayuntamiento no ejercerá funciones de homologación, ni siquiera de selección de marcas sino meramente de verificación de los modelos que cumplen los estándares mínimos establecidos en la ordenanza.

2.1. Requisito de antigüedad en el ejercicio de la profesión en el Municipio de Marbella para la adjudicación de licencia(art. 6.1 y 6.4 de la Ordenanza).

RESPUESTA.-El artículo 11 del Decreto es, en concreto, del siguiente tenor: " 1. El título habilitante se expedirá a favor de una persona física que no podrá ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo, o de una sociedad cooperativa de trabajo que no podrá ostentar un número superior de títulos al de personas socias trabajadoras que la integren. En el título habilitante se hará constar los vehículos que se vinculan a su explotación.

2. La persona titular de la licencia no podrá, en ningún caso, arrendar, ceder o traspasar la explotación del título habilitante ni del vehículo adscrito a la misma, sin perjuicio de los



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 9/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

supuestos de transmisión que, con arreglo a determinados requisitos, prevé el artículo 15, así como de la posibilidad, recogida en el artículo 38, de que el servicio se preste por personas contratadas a tal fin por el titular de la licencia.

3. En los municipios de más de 5.000 habitantes, la persona titular de la licencia tendrá plena y exclusiva dedicación a la profesión ".

En lo que concierne, en primer término, a la exigencia de que el titular de la licencia sea una persona física, con exclusión de las jurídicas, debemos comenzar por destacar que en el ámbito estatal se autoriza específicamente que sea titular de la autorización de transporte público una persona jurídica (artículo 43 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres) sin más condicionamientos específicos, además de los generalmente exigidos, que los de tener personalidad jurídica propia e independiente de las personas que la integren y el de formar parte de su objeto social la realización de transporte público.

Supuesto lo anterior, hallándonos ante un transporte cuya regulación, por el ámbito territorial en que se presta, incumbe a la Comunidad Autónoma y ante una actividad que, por la impronta pública que la califica, está sometida a intervención administrativa mediante un acto autorizante que es el que habilita para la actividad de transporte -como antes hemos dicho y pone de manifiesto, por citar alguna, la STC 53/1984, de 3 de mayo (FJ 5º)- la nulidad que se postula es cuestión que depende de si se considera justificado y proporcionado la imposición, como límite o condicionamiento a la prestación del servicio, la dedicación personal del titular de la correspondiente licencia, teniendo siempre presente la afectación del derecho a la libertad de empresa que garantiza el artículo 38 de la Constitución.

A favor de la proporcionalidad o justificación de semejante exigencia subjetiva podría esgrimirse que con ello se garantiza la efectiva concurrencia de las condiciones objetivas y subjetivas de idoneidad exigibles en el desarrollo de la actividad de transporte y, en definitiva, una mayor calidad de dicho servicio y seguridad para los usuarios.

En tal sentido la STS 18 febrero 1997 (apelación 8274/1992), con cita de la STS 22 enero 1988 , viene a puntualizar que la potestad reglamentaria -en el caso allí examinado, en concreto, de los Ayuntamientos- debe ejercitarse en función del interés público concurrente en el otorgamiento del permiso relativo a la capacidad de quien lo solicita para conducir un automóvil ligero destinado al servicio de auto-taxi y auto-turismo, sin ser dable introducir limitaciones en el ejercicio de la actividad que no atiendan al " interés público concurrente, concerniente a la capacidad física e intelectual del conductor de un vehículo de los citados o a otras circunstancias exigibles para la mejor prestación del Servicio Público Urbano de Transportes de Viajeros " de donde, "a contrario", se infiere la posibilidad de introducir por vía reglamentaria tal clase de limitaciones cuando el interés público concurrente así lo aconseja.

El interés público concurrente, sin embargo, no parece exigir que tenga lugar un desarrollo personal de la actividad autorizada, esto es, de la conducción del vehículo que presta el servicio de transporte discrecional de viajeros por el mismo titular de la licencia, pudiendo venir también referidas las condiciones de idoneidad directamente al conductor del vehículo -sea o no, al propio tiempo, titular de la licencia- y garantizarse su concurrencia mediante su identificación individual, de forma que solo pueda desarrollar la actividad autorizada quien tenga previamente justificada su aptitud e idoneidad para la prestación del servicio.

Similares consideraciones son las que justifican que el Tribunal Supremo se haya



FIRMADO POR			PÁGINA 10/36
VERIFICACIÓN			

pronunciado en contra de la exigencia de la dedicación personal a la actividad en Sentencia de 24 de diciembre de 1985 (si bien con los matices que luego se verán, a propósito del análisis de la incompatibilidad).

Si a lo anterior unimos la consideración de que la restricción que nos ocupa, afectante al contenido esencial del derecho a la libertad de empresa, carece de cobertura legal, la conclusión que se impone no es otra que la de reputar nula la exigencia de que solo las personas físicas, con exclusión de las jurídicas que no adopten la forma organizativa específicamente prevista en la norma, puedan ser titulares de las licencias para la prestación del servicio [impuesta en el artículo) y 37 del Decreto examinado], excediendo la exigencia limitativa sobre la forma organizativa del titular de la licencia los límites del principio de proporcionalidad que consagra, entre otros, e artículo 39 bis de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común , a cuyo tenor " Las Administraciones Públicas que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias " y comportando la exigencia aludida, además, una diferenciación de trato normativo que, por injustificada, vulnera también el principio de igualdad entre personas físicas y jurídicas.

La actora señala que en la Ley 2/2003 , de 12 de mayo, no se regula el procedimiento de concesión de licencias y autorizaciones de taxi y en el Reglamento Andalúz del Taxi se prevé que la adjudicación de las licencias se realizará mediante concurso , aunque no se concretan los criterios para la concesión. Por ello, habrá que acudir a la normativa municipal lo que implica una falta de seguridad jurídica para los operadores. Va en detrimento de los nuevos entrantes y por tanto, incluye un elemento de discriminación. También discriminación territorial pues el art. 3 de la LGUM establece que todos los operativos económicos tendrán los mismos derechos en todo el territorio nacional y el artículo 18.2.a) 1º y 2º de la LGMU recoge como requisitos prohibidos.

La demandada opone que los artículos 6.1 y 6.4 de la Ordenanza son reproducción del artículo 14 del Decreto 35/2012 que establece que corresponderá a los Ayuntamientos adjudicar las plazas mediante concurso y del artículo 24 del citado Decreto que se encarga de regular el procedimiento de adjudicación.

RESPUESTA.-El tenor de los artículos impugnados es el siguiente: Artículo 6. Adjudicación de las licencias y su procedimiento 6.1. La adjudicación de las licencias se realizará por el Ayuntamiento de Marbella mediante concurso convocado al efecto, en cuyos criterios para determinar la adjudicación de licencias se deberá tener siempre en cuenta la rigurosa y continuada antigüedad en el ejercicio de la profesión de taxista en el Municipio de Marbella.

6.4. En el concurso se valorará la dedicación exclusiva en la profesión y la antigüedad acreditada por la cotización a la Seguridad Social o como autónomo colaborador en el sector del taxi, siempre que la prestación del servicio se haya efectuado en posesión del certificado municipal de aptitud para el ejercicio de la actividad de conductor de taxi expedido por el Ayuntamiento de Marbella, cuyos periodos de cotización no se tendrán en



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 11/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		

cuenta si han computado anteriormente para la obtención de una licencia de taxi. Pues bien, según hemos declarado el artículo es trasunto del art. 11.3 Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía , aprobado en Decreto 35/2012, de 21 de febrero:

"Artículo 11.....3. En los municipios de más de 5.000 habitantes, la persona titular de la licencia tendrá plena y exclusiva dedicación a la profesión".

Este último precepto, en la sentencia de esta Sala n ° 2963/2015, de 30 de diciembre , procedimiento ordinario n° 640/2012, no lo declaramos nulo. En su FD 7º de dicha sentencia decimos y ahora reiteramos para desestimar la pretensión anulatoria de los preceptos transcrito de la Ordenanza:

" En cuando a la previsión de la incompatibilidad con otras actividades que contempla el apartado tercero del artículo 11 para Municipios que excedan de determinada población la limitación aludida encuentra su cobertura legal en el artículo 15.7 de la Ley 2/2003 que, como antes quedó dicho, autoriza específicamente a las Comunidades Autónomas a establecer normas sobre el régimen de incompatibilidades del titular de la licencia.

La inexistencia de una quiebra del principio de libertad de empresa con ocasión de la previsión de esta clase de incompatibilidades ha sido puesta de manifiesto en las SSTS 21 febrero 2005 (casación 2347/2002 , 7 noviembre 2005 (casación 37/2003), 17 enero 2006 (casación 2523/2002), 5 junio 2006 (casación 9765/2003 J) y 21 diciembre 2006 (casación 895/2004), en las que, analizando la cuestión de la posible vulneración del artículo 38 de la Constitución con el establecimiento de la incompatibilidad de los titulares de licencia de auto taxi para dedicarse a otra actividad profesional, se afirma que el citado artículo " ... garantiza la libertad de empresa con la finalidad de fijar los límites en los que hayan de moverse los poderes públicos al adoptar cualquier clase de medidas que incidan en la economía nacional, y en nada ha de impedir la adopción de las medidas que el bien del servicio público de que se trate pueda exigir. El establecimiento de un sistema de incompatibilidades en el ejercicio de una profesión, que normalmente ha de desempeñarse de manera personal -precisamente con la finalidad de evitar abusos y especulaciones en torno al otorgamiento de las licencias de autotaxi- responde a unos criterios de política legislativa que no pueden menos que ser calificados de razonables, sea o no la regulación concreta elegida la más acertada.

Lo que no cabe es sostener que esa regulación vigente vulnera el principio de libre competencia, así como el de reserva de ley en atención a la grave restricción que supone para el resto de las empresas y de todos los usuarios de este medio de transporte. La restricción aludida se queda en mera afirmación dialéctica, y no responde sino al unilateral criterio de la parte demandante, por lo que carece de virtualidad casacional ".

Destacando la STS 21 diciembre 2006 que " Resulta esencialmente significativa, a estos efectos, la distinción entre autorizaciones por operación y autorizaciones de funcionamiento que, como en la que corresponde al servicio impropio del taxi , se refieren al desarrollo de una actividad " y que estas últimas " responden al esquema de los actos- condición y son, pues, títulos jurídicos que colocan al autorizado en una situación objetiva, definida abstractamente por las normas aplicables constitutivas de un status complejo " la STS 5 junio 2006 hace específica mención a la STS 24 diciembre 1985 que citan los recurrentes en apoyo de su pretensión anulatoria para aseverar que no supone obstáculo a los precitados pronunciamientos el contenido de la Sentencia aludida (única, además, como pone de manifiesto la Junta de Andalucía en su escrito de contestación, que se pronuncia en tal sentido y que se refiere, por otra parte, no ya a normativa autonómica



FIRMADO POR			PÁGINA 12/36
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/

dictada con específica cobertura legal sino a un precepto de un Reglamento municipal que el Alto Tribunal vino a anular por reputarlo contrario al Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos, al exigir la conducción personal de un auto taxi por el titular de la licencia)..."

En definitiva, la Ordenanza se atiene al Decreto autonómico, según preceptúa su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ".

2.2) Características de los vehículos de taxi (apartado 1 del artículo 18).

18.1. La prestación de los servicios de taxi podrá llevarse a cabo únicamente mediante vehículos aptos técnicamente para el transporte de personas, debiendo reunir las características técnicas y de confort propias de un vehículo de lujo, que se valorarán en todo momento por la Delegación Municipal que ostente las competencias en materia de transportes, mediante la adaptación de los criterios que garanticen las mismas, así como las condiciones necesarias de seguridad y conservación para la prestación del servicio y demás exigencias de esta ordenanza, así como las contenidas en el Decreto 35/2012, y cualquier otra legislación aplicable en la materia. 18.2. Con carácter general, los vehículos destinados al servicio de taxi contarán con una capacidad de 5 plazas incluido el conductor o conductora. No obstante en el caso de vehículos adaptados destinados al transporte de personas discapacitadas, se podrá autorizar una capacidad de hasta 9 plazas totales, las cuales se mantendrán mientras la licencia disponga de vehículo destinado al servicio de taxi adaptado. 18.3. Se establece como color único para todos los vehículos de taxi que presten servicio en este término municipal el color blanco. 18.4. Los vehículos deberán llevar en las puertas delanteras el logotipo con el escudo de la Ciudad de Marbella y el número de la licencia correspondiente, y debajo de la misma la leyenda "Marbella, San Pedro Alcántara", y debajo, de lado a lado del vehículo, una franja horizontal en dos tonalidades de color azul y la leyenda "TAXI" en color blanco sobre la banda de color más oscuro, y en el capó, en la parte del asiento del acompañante del conductor, una franja vertical de color azul oscuro con la leyenda "TAXI" y debajo "Marbella, San Pedro Alcántara", pegado al vehículo y según modelo confeccionado por la Delegación de Transportes. En la parte izquierda del maletero o portón trasero, y en color azul oscuro, deberá situarse la palabra "TAXI" y debajo de la misma el número de la licencia correspondiente, con un tamaño de letra de 40 mm de alto por 6 mm. de ancho. 18.5. Todos los vehículos taxi deberán llevar la placa de servicio público, de conformidad con la legislación vigente. 18.6. El vehículo adscrito a la licencia deberá tener, como mínimo, una potencia de 90 caballos o potencia equivalente en motores híbridos, eléctricos, o de cualquier otro tipo que los avances tecnológicos permitan. 18.7. La Administración Municipal, junto con las asociaciones profesionales representativas del sector, promoverá y fomentará la incorporación de combustibles que resulten menos contaminantes para el medio ambiente, como el gas licuado o cualquier otra tecnología que permita la propulsión de vehículos para el transporte de pasajeros, y se considerará la creación de distintivos en los vehículos, tales como eco-taxi. 18.8. Las medidas de los vehículos tipo berlina será de 4,420 metros de longitud mínima y su altura inferior a 1,619



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 13/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

y para los tipo mono-volumen será de 4,277 metros de longitud mínima y su altura tendrá que ser superior a 1,619. 18.9. Los vehículos adaptados y destinados al transporte de personas discapacitadas deberán disponer de sistema homologado de rampa para el acceso de sillas de ruedas o vehículos tipo scooter para discapacitados. Deberán asimismo cumplir con cualquier otra especificación que determine la normativa que le sea de aplicación. Este tipo de vehículos tendrán que estar identificados según las normas específicas para los mismos que determine la Administración Municipal, con el fin de dar información suficiente a los usuarios. 18.10. Los vehículos deberán estar provisto de carrocería cerrada y, al menos, cuatro puertas de fácil acceso y perfectamente practicables para permitir la entrada y salida a los usuarios.

Manifiesta la actora que se exige que los vehículos dispongan de características técnicas y de confort propias de un vehículo de lujo, constituyendo una restricción a la libre competencia al dificultar el acceso de nuevos operadores, excluyendo a todos aquellos operadores que no existir dichos requisitos, podrían acceder.

La demandada opone que el citado artículo 18.1 es una trasposición del artículo 31 del Decreto 35/2012.

RESPUESTA: El artículo 31 de la Ordenanza establece lo siguiente:

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.*

d) *Todos los vehículos auto taxi deberán llevar la placa de Servicio Público.*

e) *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*



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 14/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

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 adaptados para el transporte de personas en silla de ruedas, se admitirá una capacidad de cinco plazas más una, siempre que en el correspondiente certificado de características conste que una de las plazas corresponde a una persona usuaria de silla de ruedas. En ningún caso se podrá transportar con dichos vehículos simultáneamente más de seis personas, incluido el conductor o conductora y la persona usuaria de silla de ruedas, sin perjuicio de lo contemplado en el apartado 3 de este artículo.

La Sala estima que la exigencia de que los vehículos cuenten con características técnicas y de confort propias de un vehículo de lujo, supone una restricción a la libre competencia. La razón es que eleva los costes de la entrada al mercado, constituyendo una restricción para los que no tengan un vehículo de dichas características y puedan ejercer un buen servicio en su actividad, lo que a todas luces resulta desproporcionado. El Ayuntamiento deberá verificar los estándares mínimos, como hemos dicho en sentencia de fecha 13 de octubre de 2017, sección segunda: “estando ante un servicio al público en régimen de autorización de funcionamiento, siendo el destinatario el usuario del servicio, resulta posible establecer unos elementos mínimos que garanticen la prestación del servicio en condiciones de comodidad para el usuario y ello dependerá de las características de los vehículos, en cuanto a sus dimensiones, accesos, limpieza, etc.. sin que se aprecie infracción a las normas en materia de la competencia, puesto que el Ayuntamiento no ejercerá funciones de homologación, ni siquiera de selección de marcas sino meramente de verificación de los modelos que cumplen los estándares mínimos establecidos en la ordenanza(Así lo declaró la Sala en la ST 13 de octubre de 2017 del recurso nº 728/2016).”

2.3) Sometimiento a licencia (artículo 3 de la Ordenanza).

La actora alega que este sistema genera una restricción a la competencia, al limitar el derecho de los operadores que pueden intervenir en el mercado a aquellos que obtienen previamente la licencia local que habilita para la prestación del servicio urbano y la simultánea autorización que le habilite para servicios interurbanos.

Opone el Ayuntamiento de Marbella que la exigencia no va contra libre competencia.

RESPUESTA:

El Artículo 3 de la ordenanza establece que 3.1. Para la prestación de servicios de transporte urbano en autotaxi será necesaria la previa obtención de autorización expedida por el Ayuntamiento, cuya licencia municipal corresponderá a una categoría única denominada “licencia de autotaxi”. 3.2. Para la prestación de servicios de transporte interurbano en autotaxi será necesaria la previa obtención de la autorización expedida por el órgano al que corresponda de la Consejería competente en materia de transportes. 3.3. La pérdida o retirada por cualquier causa legal de la licencia de transporte urbano o de la de transporte interurbano conllevará a la cancelación de la otra licencia o autorización que debe acompañarla, salvo las excepciones previstas en la legislación mencionada en el apartado 2.2 del artículo 2 de esta ordenanza o en aquellos casos en los que la Administración competente decida expresamente su mantenimiento.

Nos remitimos a lo resuelto en sentencia de fecha 13 de octubre de 2017 cuando dice que “El Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 15/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Turismo de Andalucía, aprobado en Decreto 35/2012, de 21 de febrero, en su art. 40 dice:

"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. 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".

"Por tanto, los preceptos de la Ordenanza se atiene al Decreto autonómico, según preceptúa su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ". Decreto que no es objeto de impugnación en los presentes autos. "

2.4) IMPOSIBILIDAD DE SER TITULAR DE OTRAS LICENCIAS(4.2 Y 12

Esgrime la JUNTA DE ANDALUCÍA que esta imposibilidad carece de cobertura legal.

Artículo 4.2 que regula esta ordenanza. 4.2. La licencia se expedirá a favor de una persona física, que no podrá ser titular de otras licencias de taxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo y estará referida a un vehículo concreto que se vinculará a su explotación.

Artículo 12. Requisitos de las personas titulares Las personas titulares de licencias de autotaxi deberán cumplir en todo momento los requisitos exigidos en el Decreto 35/2012 y no se titular de una autorización de transporte serie VTC.

RESPUESTA.- Al respecto seguimos el criterio de la sentencia de esta Sala de fecha 13 de octubre de 2017 "El precepto municipal se atiene al art 11.1 del Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía., aprobado en Decreto 35/2012, de 21 de febrero.

"El título habilitante se expedirá a favor de una persona física que no podrá ser titular de otras licencias de autotaxi o autorizaciones de transporte interurbano en vehículos de turismo, o de una sociedad cooperativa de trabajo que no podrá ostentar un número superior de títulos al de personas socias trabajadoras que la integren. En el título habilitante se hará constar los vehículos que se vinculan a su explotación".

En la sentencia de esta Sala n ° 2963/2015, de 30 de diciembre, procedimiento ordinario



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 16/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



nº 640/2012 , declaramos nulo ese art. 11.1 del Decreto, con el razonamiento expuesto en su FD 6º que ahora reiteramos para estimar también el recurso:

".... En lo que concierne, en primer término, a la exigencia de que el titular de la licencia sea una persona física , con exclusión de las jurídicas, debemos comenzar por destacar que en el ámbito estatal se autoriza específicamente que sea titular de la autorización de transporte público una persona jurídica (artículo 43 de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres) sin más condicionamientos específicos, además de los generalmente exigidos, que los de tener personalidad jurídica propia e independiente de las personas que la integren y el de formar parte de su objeto social la realización de transporte público.

Supuesto lo anterior, hallándonos ante un transporte cuya regulación, por el ámbito territorial en que se presta, incumbe a la Comunidad Autónoma y ante una actividad que, por la impronta pública que la califica, está sometida a intervención administrativa mediante un acto autorizante que es el que habilita para la actividad de transporte -como antes hemos dicho y pone de manifiesto, por citar alguna, la STC 53/1984, de 3 de mayo (FJ 5º)- la nulidad que se postula es cuestión que depende de si se considera justificado y proporcionado la imposición, como límite o condicionamiento a la prestación del servicio, la dedicación personal del titular de la correspondiente licencia, teniendo siempre presente la afectación del derecho a la libertad de empresa que garantiza el artículo 38 de la Constitución.

A favor de la proporcionalidad o justificación de semejante exigencia subjetiva podría esgrimirse que con ello se garantiza la efectiva concurrencia de las condiciones objetivas y subjetivas de idoneidad exigibles en el desarrollo de la actividad de transporte y, en definitiva, una mayor calidad de dicho servicio y seguridad para los usuarios.

En tal sentido la STS 18 febrero 1997 (apelación 8274/1992) , con cita de la STS 22 enero 1988 , viene a puntualizar que la potestad reglamentaria -en el caso allí examinado, en concreto, de los Ayuntamientos- debe ejercitarse en función del interés publico concurrente en el otorgamiento del permiso relativo a la capacidad de quien lo solicita para conducir un automóvil ligero destinado al servicio de auto- taxi y auto-turismo, sin ser dable introducir limitaciones en el ejercicio de la actividad que no atiendan al " interés público concurrente, concerniente a la capacidad física e intelectual del conductor de un vehículo de los citados o a otras circunstancias exigibles para la mejor prestación del Servicio Público Urbano de Transportes de Viajeros " de donde, "a contrario", se infiere la posibilidad de introducir por vía reglamentaria tal clase de limitaciones cuando el interés público concurrente así lo aconseja.

El interés público concurrente, sin embargo, no parece exigir que tenga lugar un desarrollo personal de la actividad autorizada, esto es, de la conducción del vehículo que presta el servicio de transporte discrecional de viajeros por el mismo titular de la licencia, pudiendo venir también referidas las condiciones de idoneidad directamente al conductor del vehículo -sea o no, al propio tiempo, titular de la licencia- y garantizarse su concurrencia mediante su identificación individual, de forma que solo pueda desarrollar la actividad autorizada quien tenga previamente justificada su aptitud e idoneidad para la prestación del servicio.

Similares consideraciones son las que justifican que el Tribunal Supremo se haya pronunciado en contra de la exigencia de la dedicación personal a la actividad en Sentencia de 24 de diciembre de 1985 (si bien con los matices que luego se verán, a propósito del análisis de la incompatibilidad).



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 17/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Si a lo anterior unimos la consideración de que la restricción que nos ocupa, afectante al contenido esencial del derecho a la libertad de empresa, carece de cobertura legal, la conclusión que se impone no es otra que la de reputar nula la exigencia de que solo las personas físicas, con exclusión de las jurídicas que no adopten la forma organizativa específicamente prevista en la norma, puedan ser titulares de las licencias para la prestación del servicio [impuesta en el artículo 11 y reiterada en los artículos 27.1.a y 37 del Decreto examinado], excediendo la exigencia limitativa sobre la forma organizativa del titular de la licencia los límites del principio de proporcionalidad que consagra, entre otros, el artículo 39 bis de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, a cuyo tenor " Las Administraciones Públicas que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias " y comportando la exigencia aludida, además, una diferenciación de trato normativo que, por injustificada, vulnera también el principio de igualdad entre personas físicas y jurídicas".

Como queda dicho, a lo así razonado nos atenemos, sin perjuicio de constatar que otra interpretación sería posible, como hace el TSJ Madrid en sentencia 17 de julio de 2017 Recurso: 75/2013, cuando en su FD 9º dice:

"En el caso presente no existe tal discriminación, puesto que si la ley permite tratar de forma diferente a los desiguales, en este caso a las personas físicas y jurídicas, que precisamente difieren en la forma en que el ordenamiento les dota de personalidad, puesto que respecto de la persona física el ordenamiento reconoce un hecho previo, lo que no ocurre respecto de la persona jurídica en la medida en que es la propia norma la que establece los requisitos necesarios para alcanzar la personalidad jurídica, siendo en su origen histórico, entes instrumentales para facilitar las actividades de las personas físicas lo que supone, por otra parte, que se puedan crear un número indeterminado de dichas personas jurídicas y por tanto, la distinción se encuentra justificada en razón del número de autorizaciones y su control y demás requisitos necesarios para la titularidad de las mismas, cuando éstas se encuentran limitadas en su número".

2.5) IMPOSIBILIDAD DE ARRENDAR O TRASPASAR (ARTICULO 4.4 DE LA Ordenanza.

El artículo 4.4. dice que La persona titular de la licencia no podrá, en ningún caso, arrendar, traspasar o ceder la explotación de la licencia, ni el vehículo adscrito a la misma, y su realización, sin contar con la preceptiva autorización municipal, implicará la revocación de la licencia, sin perjuicio de lo establecido en el Decreto 35/2012.

En esta cuestión nos remitimos a la sentencia de esta Sala 17 de julio de 2017: La norma de la Ordenanza se basa en el art. 11.2 de Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía, aprobado en Decreto 35/2012, de 21 de febrero:

"Artículo 11. Titularidad...2. La persona titular de la licencia no podrá, en ningún caso, arrendar, ceder o traspasar la explotación del título habilitante ni del vehículo adscrito a la misma, sin perjuicio de los supuestos de transmisión que, con arreglo a determinados requisitos, prevé el artículo 15, así como de la posibilidad, recogida en el artículo 38, de que el servicio se preste por personas contratadas a tal fin por el titular de la licencia".



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 18/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		

Por tanto el precepto reproduce la Ordenanza según preceptúa su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ". Decreto que no es objeto de impugnación en los presentes autos.

A mayor abundamiento, a favor de la proporcionalidad o justificación de semejante exigencia subjetiva podría esgrimirse que con ello se garantiza la efectiva concurrencia de las condiciones objetivas y subjetivas de idoneidad exigibles en el desarrollo de la actividad de transporte y, en definitiva, una mayor calidad de dicho servicio y seguridad para los usuarios.

2.6) PROCEDIMIENTO DE LIMITACIÓN DEL NÚMERO DE LICENCIAS (ART. 5 DE LA ORDENANZA).

La actora se refiere a que la regulación de un coeficiente constituye una medida limitativa de acceso al mercado, al otorgar a la Administración la capacidad de controlar la entrada al mercado de los operadores mediante el establecimiento de límites cuantitativos.

Coeficiente de determinación del número de licencias y su modificación 5.1. Para la determinación del número de licencias, se establece un coeficiente del 2,3 licencias por cada mil habitantes, que se aplicará sobre el total de la población censada en Marbella y publicada anualmente por el Instituto Nacional de Estadística.

5.2. La determinación o modificación del número de licencias existentes quedará, en todo caso, condicionado al cumplimiento de lo recogido en los artículos 12 y 13 del Decreto 35/2012. A

RESPUESTA.

La cuestión bien resuelta por la st de fecha 17 de julio de 2017 citada : El art. 15.7 de la Ley 2/2003 establece que " Reglamentariamente, la Comunidad Autónoma, cuando así se considere necesario para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema general de transporte, podrá establecer normas sobre las siguientes materias:

a) Predeterminación del número máximo de licencias de autotaxis en cada uno de los distintos municipios, en función de su volumen de población u otros parámetros objetivos, teniendo en cuenta los estudios técnicos municipales que valoren la necesidad y conveniencia de ampliar o no el número de licencias.

b) Transmisión de las licencias municipales y forma de llevarla a efecto, pudiéndose establecer limitaciones a dicha transmisión, así como las normas para el ejercicio de los derechos de tanteo y retracto a favor de las Administraciones que las otorgaron.

c) Posibilidad de establecimiento de límites en la vigencia de las licencias municipales.

d) Posibilidad de establecimiento de un régimen de incompatibilidades de los titulares de las licencias o límites en el número de conductores.

e) Cualquier otra materia que afecte al otorgamiento, modificación o extinción de las licencias, así como al régimen de prestación de los servicios ".

El Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía, aprobado en Decreto 35/2012, de 21 de febrero, desarrolla la anterior norma disponiendo:

"Artículo 12. Determinación del número de licencias.

1. Los Ayuntamientos y Entidades competentes en las Áreas Territoriales de Prestación



FIRMADO POR			PÁGINA 19/36
VERIFICACIÓN			

Conjunta, otorgarán las licencias de auto taxi 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. A estos efectos, las entidades municipales y las competentes en las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta, podrán establecer un coeficiente o intervalo que determine la relación entre el número de licencias otorgadas y la población usuaria.

2. Para la determinación o modificación del número de licencias deben tenerse en cuenta los siguientes factores:

a) Los niveles de oferta y demanda del servicio existentes en el correspondiente ámbito territorial en cada momento, considerando dentro de la oferta, las horas de servicio que prestan los vehículos adscritos a las licencias, así como la aplicación de nuevas tecnologías que optimizan y maximizan el rendimiento de la prestación del servicio.

b) La evolución de las actividades comerciales, industriales, turísticas, económicas en general o de otro tipo que se realizan en cada municipio y que pueda generar una demanda específica del servicio del taxi.

c) Las infraestructuras de servicios públicos del correspondiente ámbito territorial vinculadas a la sanidad, enseñanza, servicios sociales, espacios de ocio y las actividades lúdicas y deportivas, los transportes u otros factores que tengan incidencia en la demanda de servicios del taxi, tales como la influencia de las vías de comunicación, la situación del tráfico rodado, la extensión en la peatonalización de las vías de la ciudad, así como la implantación de carriles bici.

d) El nivel de cobertura, mediante los servicios de transporte público, de las necesidades de movilidad de la población. En particular, se tendrá en cuenta el grado de desarrollo de los medios de transporte colectivos con la implantación de líneas metropolitanas y líneas nocturnas, así como el aumento en la diversidad de nuevos medios de transporte, el crecimiento de vehículos auto taxi que incrementan su número de plazas por encima de cinco y el aumento en el número de vehículos de arrendamiento con conductor o conductora.

e) Grado de dispersión de los distintos núcleos urbanos que componen cada municipio.

f) El porcentaje mínimo de licencias de taxi adaptados que debe existir en el municipio o Área Territorial de Prestación Conjunta según lo previsto en el artículo 54.2.

3. La variación del número de licencias vigente en un municipio o ámbito territorial en relación con los parámetros establecidos por los apartados anteriores, deberá ser justificada debidamente por el Ayuntamiento o la entidad competente 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 13.

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 no se supere el 0,60 por mil".

"Artículo 13. Informe autonómico.

1. Para garantizar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 12, los Ayuntamientos o entes que ejerzan sus funciones en esta materia, comunicarán a la Consejería competente en materia de transportes, su intención de proceder a la variación del número de las licencias de autotaxi, especificando el número de las mismas, así como, en su caso, si se



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 20/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

trata de licencias de taxi adaptados. A dicha comunicación habrán de acompañar la documentación que estimen pertinente para acreditar el cumplimiento de lo establecido en el artículo 12..."

Por tanto, el número máximo en el Municipio aparece limitado por las necesidades de la oferta y demanda y encuentra amparo en las previsiones contenidas en el artículo 15.7 de la Ley 2/2003 , apartados a) y d), en relación con la cláusula general del apartado e) del citado precepto legal, y en los transcritos preceptos del Decreto que lo desarrolla, y a ellos se somete la Ordenanza según preceptúa su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ". Decreto que no es objeto de impugnación en los presentes autos.

La limitación del número de licencias, dice la sentencia de 17 julio de 2017 del TSJ Madrid, Recurso: 75/2013 en su FD 11, responde a una opción legítima de favorecer la mayor concurrencia de titulares, puesto que el servicio de taxi , al tratarse de una actividad reglada, y singular, existen tales causas de interés general que justifican las restricciones puesto que no sólo juega la ratio de licencias por número de habitantes, sino que gravita sobre el nivel de equilibrio entre la rentabilidad media del sector, la calidad del servicio y la contaminación o la evitación del colapso del tráfico, e igualmente el desempeño profesional de la actividad. En definitiva las restricciones de la limitación del número de taxis en un municipio están justificadas como instrumento para garantizar un servicio público de modo universal. Baste añadir, sobre la audiencia a interesados, que es preceptiva en la elaboración de las disposiciones municipales, que debe someterse a los trámites y requisitos que sirven para garantizar su legalidad, ajustándose a los artículos 49 y ss. de la LBRL.

2.7)RESTRICCIONES DE CARÁCTER GEOGRÁFICO(artículos 7 y 14 de la Ordenanza.

Manifiesta la actora que implica una restricción geográfica a la libre competencia que reduce las posibilidades de los operadores para ofrecer sus servicios en el mercado y, a la vez afecta al número de operadores presentes en el mismo, al contener una determinación que limita la prestación del transporte por razón del origen o destino del servicio. Aunque el artículo 16 de la Ley 2/2003 en concordancia con el art. 91 permite en su apartado 2 determinar reglamentariamente las condiciones en relación con origen y destino, determina que los servicios interurbanos en vehículos de turismo deberán iniciarse en término de municipal del Ayuntamiento que hay expedido la licencia o en el que estuviese residencia la autorización del transporte interurbano. Por tanto cualquier restricción tiene que estar justificada.

RESPUESTA.-El Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía, aprobado en Decreto 35/2012, de 21 de febrero, en su art. 40 dice:

"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. A tal efecto,



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 21/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

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".

Por tanto, los preceptos de la Ordenanza se atiene al Decreto autonómico, según preceptúa su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ". Decreto que no es objeto de impugnación en los presentes autos

2.8) DEBER DE INICIAR EL EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD EN EL PLAZO DE 60 DÍAS NATURALES DESDE LA ADJUDICACIÓN Y EXIGENCIA DE PRESTAR EL SERVICIO DURANTE UN MÍNIMO DE 8 HORAS AL DÍA Y NO PODRÁ DEJAR DE PRESTARLO DURANTE PERIODOS IGUALES O SUPERIORES A 30 DÍAS.

El artículo 7 dice que Artículo 7. Inicio del servicio 7.1. Las personas titulares de licencias de autotaxi deberán iniciar el ejercicio de la actividad de prestación de servicios de transporte público urbano con los vehículos afectos a dichas licencias, en el plazo máximo de 60 días naturales, contados desde la fecha de la notificación de la adjudicación de las mismas, pudiendo el Ayuntamiento prorrogar dicho plazo cuando exista causa justificada y acreditada por el solicitante. 7.2.

El demandante estima que el deber de iniciar la actividad en un determinado plazo no esta contemplado en la Ley 2/2003 y la pérdida de vigencia del certificado de aptitud profesional por falta de ejercicio puede significar la expulsión .

RESPUESTA.

También Decreto 35/2012, en su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ".

Por tanto, la norma reglamentaria se atiene al Decreto que habilita su dictado, que no es objeto de impugnación en los presentes autos, salvo en lo que atañe al inciso " será responsable de que la licencia preste servicio durante un mínimo de ocho horas al día ", restricción que carece de cobertura habilitante.

2.9) TRANSMISIÓN DE LICENCIAS(artículo 8 de la Ordenanza.)



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 22/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		

Se impugna dicho precepto porque el establecimiento de dichas limitaciones acaba produciendo el efecto de atribuir un valor patrimonial ficticio a la licencia que carecería de toda justificación en el mercado ni tampoco del esfuerzo sostenido del titular sino más bien una decisión por la que se favorece a determinados operadores. La fijación de la norma general de intransmisibilidad y el sistema de autorización municipal, coarta la capacidad de autoorganización de la explotación empresarial.

La Administración demandada opone que el artículo 8 se limita a trasponer el artículo 15 del Decreto 35/2012.

RESPUESTA. Artículo 8. Transmisión de las licencias 8.1. Las licencias de autotaxi serán transmisibles por actos “inter vivos”, o “mortis causa” al cónyuge viudo o los herederos forzosos, previa autorización municipal y con arreglo a lo previsto en el Decreto 35/2012. 8.2. El derecho de tanteo del Ayuntamiento establecido en el artículo 15 del Decreto 35/2012 no será de aplicación en las transmisiones, tanto “inter vivos” como “mortis causa” cuando se trate de 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. 8.3. El Ayuntamiento no someterá a trámite ni autorizará la transmisión de ninguna licencia cuando a su titular se le haya iniciado trámites de diligencias previas o de incoación de un expediente sancionador, y hasta tanto no se haya resuelto definitivamente dichas actuaciones, siendo requisito necesario para que proceda la transmisión de la licencia el cumplimiento de las sanciones impuestas.

La norma de la Ordenanza se atiene al art. 15 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, que aprueba el Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía:

"Artículo 15. Transmisión de las licencias.

1. Las licencias de auto taxi serán transmisibles por actos « inter vivos», o « mortis causa» al cónyuge viudo o los herederos forzosos, con arreglo a lo previsto en el presente artículo.

2. En caso de transmisión « mortis causa» de forma conjunta, los herederos dispondrán de un plazo de treinta meses desde el fallecimiento para determinar la persona titular, de conformidad con el artículo 27.1, revocándose en otro caso la licencia y la autorización.

3. La persona titular de la licencia que se proponga transmitirla « inter vivos» solicitará la autorización del Ayuntamiento o ente que asuma sus funciones en la materia, señalando la persona a la que pretenda transmitir la licencia y precio en el que se fija la operación, salvo que las ordenanzas municipales que fueran de aplicación establezcan un sistema de transmisiones específico.

4. El Ayuntamiento, o ente competente en materia de licencias, al que se solicite la autorización dispondrá del plazo de dos meses para ejercer el derecho de tanteo en las mismas condiciones económicas fijadas por el transmitente y la persona a la que pretende transmitir la licencia. Transcurrido dicho plazo sin haber ejercitado tal derecho, se entenderá que renuncia al ejercicio del mismo.

5. La persona heredera que pretenda efectuar el cambio de titularidad de la licencia solicitará, asimismo, autorización, acreditando su condición y la concurrencia de los requisitos exigidos para ser titular de la misma en el artículo 27.1 de este Reglamento. No se aplicará el derecho de tanteo en el caso de las transmisiones « mortis causa».

6. La transmisión de la licencia por cualquier causa, podrá autorizarse únicamente, cuando quien la adquiera reúna los requisitos personales establecidos en el artículo 27



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 23/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN		https://ws050.iuntadeandalucia.es/verificarFirma/	

para las personas titulares de las licencias, a excepción de la relativa a la disposición del vehículo adscrito a la licencia que se pretenda transmitir, que podrá ser aportado por la propia persona adquirente, una vez autorizada la transmisión.

7. No podrá autorizarse la transmisión de las licencias de auto taxi sin que, previamente, se acredite que no existen sanciones pecuniarias pendientes de pago por infracciones previstas en el presente Reglamento, para lo cual se recabará informe del órgano competente para el otorgamiento de la autorización del transporte interurbano.

8. La nueva persona titular de la licencia deberá comunicar la transmisión de titularidad a la Consejería competente en materia de transportes y solicitar la correspondiente autorización de transporte interurbano. No podrá iniciarse el ejercicio de la actividad urbana o interurbana hasta tanto se haya obtenido dicha autorización interurbana o el órgano competente para su otorgamiento se haya pronunciado expresamente sobre su innecesariedad, por tratarse de una licencia otorgada en las condiciones previstas en artículo 10".

En la sentencia de esta Sala n ° 2963/2015, de 30 de diciembre, procedimiento ordinario n ° 640/2012 , nos pronunciamos sobre el art. 15 del Decreto; en el FD 8º de dicha sentencia decimos para desestimar aquél recurso y ahora reiteramos para desestimar el presente, que:

" El siguiente precepto a que viene referida la impugnación es el artículo 15 (apartados 2 al 6) del Decreto 35/2012 , que exige autorización administrativa para la transmisión de la licencia (inter vivos o mortis causa , previa determinación por los herederos, en este caso, de la persona titular en un plazo de treinta meses desde el fallecimiento), otorgando a los Ayuntamientos un derecho de tanteo en los supuestos de transmisiones inter vivos y condicionando la transmisión, en todo caso, a que el adquirente reúna los requisitos personales establecidos en el artículo 27 para las personas titulares de las licencias, a excepción de la relativa a la disposición del vehículo adscrito a la licencia que se pretenda transmitir, que podrá ser aportado por la propia persona adquirente, una vez autorizada la transmisión.

La impugnación de dicho precepto, sin embargo, se centra no tanto en la restricción a la transmisión de licencias, en sí misma considerada -que se somete al régimen de la previa autorización administrativa lo que, ciertamente, atendido el tipo de actividad a que viene referida la norma, no se considera restricción de derechos injustificada ni desproporcionada-, sino por su relación con el artículo 27, siendo los requisitos que este último precepto refiere al solicitante de la licencia con carácter general -cuya exigibilidad al adquirente deviene de la circunstancia misma de provocar la transmisión que este último se subroga en la posición del transmitente o causante, asumiendo sus derechos y obligaciones- lo que, en puridad, se viene a cuestionar.

a) Pues bien, de tales requisitos la exigencia de que el titular sea una persona física ya ha quedado anteriormente examinada, al igual que la titularidad de una única licencia, debiendo destacarse que en el dictamen del Consejo de Estado 1272/2005 que invoca la parte actora en su demanda al desarrollar el motivo de impugnación que nos ocupa el indicado órgano consultivo se limita a poner de manifiesto que limitaciones como las aquí examinadas (exigencia de que el titular de la licencia sea persona física, limitación del número de licencias en el mismo ámbito territorial y condicionamientos a la transmisión de licencias) comportan restricciones o imposición de obligaciones que solo pueden contemplarse en norma con rango legal, siendo que en este caso existe específica habilitación legal para la normación reglamentaria de las materias que estamos tratando



FIRMADO POR			PÁGINA 24/36
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/

(artículo 15.7 de la Ley 2/2003), como ya hemos dicho.

b) La exigencia de permiso de conducir guarda indudable relación con la del desarrollo personal de la actividad, por lo que no cabe sino tener por reproducidos los anteriores argumentos vertidos a propósito de dicho requisito, que ha de reputarse inexigible por comportar una restricción injustificada del artículo 38 de la Constitución

c) En cuanto a la necesidad de estar inscrita y al corriente de las obligaciones en el Régimen de la Seguridad Social se centra la impugnación en la consideración de que no cabe la exigencia cuando se trata de viudas y jubilados o, incluso, de titulares de una única licencia de auto- taxi , para los que no resulta preceptivo el abono de cuotas de la Seguridad Social.

No obstante el requisito de estar al corriente no prejuzga ni implica el sometimiento a un régimen concreto de la Seguridad Social ni la obligación de cotizar y demás impuestas por la normativa sectorial específica. Se trata de tener abonadas las cuotas en aquellos supuestos en los que el abono en cuestión devenga exigible por aplicación de la referida normativa siendo que las objeciones puestas de manifiesto en la demanda para ciertos supuestos específicos pueden salvarse fácilmente por la vía interpretativa, refiriendo la exigencia a aquellos casos en los que el solicitante -en su caso adquirente- de la licencia reúna los requisitos de integración que contempla la normativa sectorial para su encuadramiento en el Régimen que corresponda.

d) Finalmente y en cuanto al sometimiento a arbitraje que los actores reputan carente de cobertura legal, tal cobertura no es otra que la previsión contenida en el artículo 6 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía , de conformidad con el cual " Como instrumento para la protección y defensa de los usuarios del transporte urbano y metropolitano, se promoverá que la resolución de los conflictos entre viajeros y transportistas se realice por medio de la Juntas Arbitrales de Transporte, conforme a lo dispuesto en el capítulo VIII del título I de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres ".

Además, como dice el FD 12 de la sentencia de 17 julio 2017 del TSJ de Madrid, 75/2013 , respecto de la posibilidad de transmisión, está vinculada al cumplimiento de los requisitos generales para poder ser titular de una licencia, la obligación de haber abonado las sanciones pecuniarias impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa , supone una garantía de cobro por parte del Ayuntamiento, al que el titular de la licencia está vinculado por una relación de sujeción especial, sin que por otra parte, se impida el acceso a los Tribunales para discutir la sanción, debiendo además que dicha previsión resultaría inaplicable en los casos de suspensión cautelar, dentro de la pieza separada de medidas cautelares del procedimiento judicial de la decisión que impone la sanción, pues la misma alcanza tanto a la resolución impugnada como a sus efectos, siendo una resolución equilibrada en la medida que el titular de la licencia resulta responsable de las obligaciones surgidas con la corporación pública concedente, resultando menos proporcional, sin duda, establecer una obligación propter rem obligando al adquirente de la licencia a hacerse cargo de las sanciones que sobre la misma pesaran, cometidas por el anterior titular. Por último, respecto de la prevención de que la persona que transmita una licencia municipal de auto- taxi, no podrá volver a obtener otra hasta transcurridos dos años, no existiendo norma de superior jerarquía que establezca lo contrario y no habiéndose justificado su desproporción, no existe causa que justifique su anulación.

2.10) VIGENCIA, SUSPENSIÓN, EXTINCIÓN Y CADUCIDAD (ARTÍCULO 9 DE LA ORDENANZA.



FIRMADO POR			PÁGINA 25/36
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/

Señala la actora que distorsiona la competencia.

RESPUESTA. Art.9. Vigencia, suspensión extinción y caducidad de las licencias En cuanto a la vigencia, suspensión y extinción de las licencias se estará a lo dispuesto en el Decreto 35/2012.

La norma de la ordenanza tiene como base el art. 16 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero , que aprueba el Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía:

"Artículo 16. Vigencia de las licencias

1. Con carácter general las licencias de autotaxi se otorgarán por tiempo indefinido, sin perjuicio de lo previsto en el apartado siguiente del presente artículo.

2. Excepcionalmente los Ayuntamientos y entes competentes para el otorgamiento de las licencias de autotaxi podrán establecer, en sus Ordenanzas reguladoras del servicio o en la correspondiente convocatoria de adjudicación, condiciones especiales de duración de las licencias, previa autorización de la Consejería competente en materia de transportes, procedimiento en que se recabarán informes de las asociaciones empresariales y sindicales y de personas consumidoras y usuarias más representativas implicadas"

Traemos aquí el texto de la st de octubre de 2015 a cuyo tenor: la Norma del Decreto a la que se refiere la Exposición de Motivos en que "En el Capítulo II del Título II se regula la vigencia, suspensión y extinción de las licencias, y la regla general que se establece, en cuanto a la duración de las mismas, es la de su carácter indefinido.

También se prevé con carácter excepcional que en municipios sujetos a grandes variaciones estacionales de población se puedan crear licencias de duración limitada para cubrir las necesidades de una estación. Para ello se exige la autorización de la Consejería competente en materia de transportes y el informe de los sectores y personas usuarias implicadas."

Por tanto, los artículos de referencia se atienen a los dispuesto el Decreto autonómico, conforme es obligado según el art. 4. j) del mismos "Régimen relativo a la inspección, control y seguimiento respecto a las condiciones del servicio así como el visado de las licencias a que se refiere el artículo 18.2 de este Reglamento", así como según preceptúa su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ". Decreto que no es objeto de impugnación en los presentes autos.

2.11) VISADO ANUAL DE LAS LICENCIAS Y REVISIONES DE LOS VEHÍCULOS (arts 14 y 23 de la Ordenanza).

La recurrente alega que el establecimiento de estas obligaciones de control periódico del mantenimiento de las condiciones de las licencias y de los vehículos, al menos con carácter anual, ocasionan para los profesionales la asunción de costes administrativos y económicos que encarecen el desarrollo de su actividad, y que pueden llegar a provocar la expulsión del mercado del profesional, en el caso de que se incumpla alguno de los requisitos exigidos. A fin de valorar la necesidad y proporcionalidad del visado o revisiones de las licencias, o de los vehículos impuestas en el ejercicio de la actividad del taxi, hay que tener en cuenta su falta de justificación sobre la base de una razón imperiosa de interés general, dado que estos sistemas de control o comprobación serían reiterativos



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 26/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

por el hecho de que de forma regular la actividad del taxi se encuentra sometida a los controles técnicos vinculados al normal funcionamiento del vehículo, que son verificados a través del paso de la correspondiente Inspección Técnica de Vehículos (ITV), y por otro lado, por lo que se refiere a la idoneidad o aptitud del profesional, por la comprobación con una periodicidad de cinco años de la validez del certificado municipal de aptitud, donde se comprobará si el inspeccionado cumple las condiciones requeridas en su certificado de conductor, es decir, si el conductor es idóneo o no para seguir ejerciendo su actividad; o por la comprobación que se realiza con la propia renovación del permiso de conducir de acuerdo con la normativa de tráfico, seguridad vial o circulación.

RESPUESTA. Conforme al Artículo 10. Visado de las licencias 10.1. La vigencia de las licencias de autotaxi quedará condicionada a la constatación anual por parte del Ayuntamiento del mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron su otorgamiento y que constituyen los requisitos para su validez y de aquellos otros que, aun no siendo exigidos originariamente, resulten, asimismo, de obligado cumplimiento. 10.2. Dicha constatación se efectuará mediante el visado de la licencia, que se realizará durante la inspección anual del vehículo prevista en la presente ordenanza. 10.3. Para la realización del visado deberá presentarse idéntica documentación a la exigida para la obtención de la licencia, así como acreditar las revisiones metrológicas periódicas de los taxímetros. 10.4. El pago de sanciones pecuniarias establecidas mediante resolución que pongan fin a la vía administrativa, relacionadas con la actividad del taxi, salvo suspensión en virtud de resolución judicial, por incumplimiento de esta ordenanza, o de las infracciones tipificadas en el Decreto 35/2012 y en la Ley 2/2003, así como estar al corriente de cualquier otra deuda tributaria municipal, será requisito necesario para que proceda el visado de las licencias. 10.5. La falta de visado en el plazo establecido al efecto determinará la apertura del procedimiento para la declaración de caducidad de la licencia, pudiendo adoptarse por parte del Ayuntamiento la suspensión de la misma u otras medidas cautelares que resulten necesarias para impedir la explotación de la licencia, hasta tanto se resuelva dicho procedimiento.

Base de las trascritas normas de la Ordenanza son los arts. 18 y 33 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, que aprueba el Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía:

"Artículo 18. Visado de licencias.

1. La vigencia de las licencias de autotaxi quedará condicionada a la constatación anual por parte del Ayuntamiento, o ente que asuma sus funciones en esta materia, del mantenimiento de las condiciones que originariamente justificaron su otorgamiento y que constituyen requisitos para su validez y de aquellos otros que, aún no siendo exigidos originariamente, resulten, asimismo, de obligado cumplimiento.

2. Dicha constatación se efectuará mediante el visado de la licencia, realizado en los términos que se establezcan en la correspondiente Ordenanza.

3. Para la realización del visado deberá presentarse idéntica documentación a la exigida para la obtención de la licencia, sin perjuicio de que no será necesario presentar los documentos que obren ya en poder de la Administración actuante. Igualmente deberán ser acreditadas las revisiones metrológicas periódicas de los taxímetros, así como la prevista para los vehículos en el artículo 33.

4. El pago de las sanciones pecuniarias impuestas por resolución que ponga fin a la vía administrativa, salvo que ésta haya sido suspendida en virtud de resolución judicial, por alguna de las infracciones tipificadas en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, desarrolladas en el



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 27/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		

Título V de este Reglamento, será requisito necesario para que proceda el visado de las licencias en relación con las cuales hayan cometido sus titulares dichas infracciones.

5. La falta de visado en el plazo establecido al efecto en las correspondientes Ordenanzas o la reglamentación de la respectiva Área Territorial de Prestación Conjunta, determinará la apertura del procedimiento para la declaración de caducidad de la licencia, pudiendo adoptarse las medidas cautelares que resulten necesarias para impedir la explotación de la licencia hasta tanto se resuelva dicho procedimiento".

"Artículo 33. Revisión de vehículos.

1. No se autorizará la puesta en servicio de vehículos que no hayan sido previamente revisados por los servicios municipales competentes, con el fin de verificar el cumplimiento de las condiciones exigidas de seguridad, conservación y documentación.

2. Independientemente de la revisión prevista en el apartado anterior, los vehículos afectos al servicio deberán pasar una revista anual, ante los servicios municipales competentes, que coincidirá con el visado previsto en el artículo 18 y cuya finalidad será la comprobación del estado del vehículo y demás elementos exigidos por la Ordenanza o reglamentación respectiva, y la constatación de los datos de la documentación relativa al mismo, su titular y conductores o conductoras, contrastando esta información con la que figure en el Registro Municipal previsto en el artículo 23. Todo ello sin perjuicio de la posibilidad de poder realizar en cualquier momento, revisiones extraordinarias o inspecciones periódicas".

Por tanto, los artículos de referencia se atienen a los dispuesto el Decreto autonómico, conforme es obligado según el art. 4. j) del mismos "Régimen relativo a la inspección, control y seguimiento respecto a las condiciones del servicio así como el visado de las licencias a que se refiere el artículo 18.2 de este Reglamento", así como según preceptúa su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ".

2.12 CERTIFICADO MUNICIPAL DE APTITUD.

En opinión de la demandante, la exigencia de dicho certificado opera como una barrera de acceso al mercado del taxi, restringiendo aún más la entrada de operadores. Añade la parte recurrente, que en este sentido, desde la óptica del derecho de la competencia se rechazan la necesidad y proporcionalidad de los siguientes requisitos exigidos para la obtención del certificado municipal de aptitud, tales como la acreditación del profesional de asistir a jornadas, cursos o seminarios relacionados con la materia o la exigencia de superar una prueba de inglés, en la medida en que, aunque estén fundamentados en razones relacionadas con la calidad de la prestación de este servicio, podrían entenderse desproporcionados en atención al objetivo de interés invocado; lo mismo ocurre con el requisito de estar en posesión del título de graduado en ESO o equivalente, o la acreditación de la cualificación profesional, dado que la exigencia de una determinada cualificación o formación profesional ha de guardar una estricta coherencia con la idoneidad o capacitación necesaria para el ejercicio de la actividad o profesión de que se trate, de acuerdo con el principio de libertad con idoneidad, asentado por la jurisprudencia del Tribunal Supremo y de las autoridades de competencia, en relación con la definición de técnico competente y de la creación de reservas de actividad.



FIRMADO POR			PÁGINA 28/36
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/

RESPUESTA.- Debemos acudir a la sentencia de 13 octubre de 2017 que señala : El Artículo 14. Certificado municipal aptitud ejercicio de actividad de conducir taxi 14.1. Para la obtención del certificado de municipal de aptitud para el ejercicio de la actividad de conducir taxi las personas aspirantes deberán tener cumplidos los 18 años y superar las pruebas correspondientes que a tal efecto se realizarán y que deberán acreditar los conocimientos establecidos en el Decreto 35/2012, y ajustarse a las normas contenidas en el mismo y las que se establezcan al respecto por Decreto de Alcaldía o de la Delegación Municipal que ostente las competencias. 14.2. Las personas aspirantes al certificado de aptitud deberán presentar la solicitud en el Ayuntamiento, acompañada de la siguiente documentación: a) Certificado médico de no padecer enfermedad o impedimento físico que imposibilite o dificulte el normal ejercicio de la profesión de taxista. b) Fotocopias compulsadas del DNI y permiso de conducir en vigor. c) 2 fotografías tamaño carné. d) Justificante de haber abonado los derechos de examen. 14.3. El certificado municipal de aptitud para el ejercicio de la actividad de conductor o conductora de taxi será expedido por el Ayuntamiento, ajustándose a las normas establecidas por Decreto de Alcaldía o de la Delegación Municipal que ostente las competencias, así como a las restantes contenidas en el Decreto 35/2012. 14.4. El certificado municipal de aptitud para el ejercicio profesional perderá su vigencia por incumplimiento sobrevenido de cualquiera de los requisitos establecidos para su obtención y por la falta del ejercicio profesional durante un periodo, ininterrumpido o no, de un año en el plazo de 5. 14.5. El referido permiso tendrá una vigencia de 4 años, transcurridos los cuales el interesado podrá solicitar, dentro del plazo de 6 meses desde su caducidad, la renovación del mismo, que se expedirá por igual periodo de validez sin necesidad de nuevo examen, debiendo presentar la misma documentación que para su solicitud y contenida en esta ordenanza. 14.6. Si transcurridos 6 meses desde la fecha de la caducidad del permiso municipal y no se ha solicitado al Ayuntamiento su renovación, el interesado deberá realizar un nuevo examen para la obtención del mismo. 14.7. El certificado municipal de aptitud de las personas titulares de las licencias municipales tendrá, igualmente, una vigencia de 4 años, renovables por iguales periodos, a petición del titular, y de forma automática, siempre que se mantengan las mismas condiciones de su obtención. 14.8. En el caso que se perdiera la condición de titular y se continuará con la actividad de conductor, se expedirá un nuevo permiso en las mismas condiciones establecidas para los conductores asalariados. 14.9. El incumplimiento reiterado o de manifiesta gravedad de las condiciones exigidas para el otorgamiento del certificado de aptitud para la conducción del taxi, podrá originar la retirada temporal o incluso la no renovación del mismo. 14.10. Independientemente de las medidas legales que procedan, cuando los agentes encargados de la inspección o vigilancia del servicio del taxi comprueben que el conductor de una licencia no dispone, en el momento de la inspección, del certificado municipal de aptitud en vigor, podrá ordenarse de inmediato la paralización del vehículo, hasta tanto se supriman los motivos determinantes de la infracción. 14.11. En caso de revocación del certificado de aptitud, o cuando se efectúe la actividad de conducir el taxi sin haber obtenido dicho permiso, el Ayuntamiento podrá acordar que el infractor no pueda obtenerlo en el plazo de 4 años desde la notificación de la resolución de revocación. El Reglamento de Servicios de Transporte Público de Viajeros en Automóviles de Turismo de Andalucía, aprobado por Decreto 35/2012, de 21 de febrero, dice en su art. 29 :

"Artículo 29. Requisitos de los conductores y conductoras.



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 29/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

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

- Hallarse en posesión del permiso de conducción suficiente expedido por el órgano competente en materia de tráfico y seguridad vial.
- Disponer de certificado de aptitud vigente para el ejercicio de la actividad de acuerdo con lo previsto en el apartado 2 del presente artículo.
- Figurar dada de alta y al corriente de pago en el régimen correspondiente de la Seguridad Social.

2. El certificado de aptitud a que se refiere el apartado 1 será expedido por el Ayuntamiento o ente que ejerza sus funciones en esta materia, tras la realización de las pruebas correspondientes para acreditar:

- Que conoce suficientemente el municipio, sus alrededores, paseos, situación de lugares de ocio y esparcimiento, oficinas públicas, hospitales, centros oficiales, hoteles principales, estaciones ferroviarias o de autobuses y aeropuerto, y los itinerarios más directos para llegar a los puntos de destino, así como la red de carreteras en la Comunidad Autónoma.
- Que conoce el contenido del presente Reglamento y de las Ordenanzas municipales reguladoras del servicio de taxi y las tarifas vigentes aplicables a dicho servicio.
- Que cumple cualesquiera otros requisitos que puedan resultar de aplicación de acuerdo con la legislación vigente y las Ordenanzas que rijan la prestación del servicio.

3. El certificado de aptitud para el ejercicio profesional perderá su vigencia por incumplimiento sobrevenido de cualquiera de los requisitos establecidos en el apartado 2 para su obtención y por la falta de ejercicio de la profesión durante un período, ininterrumpido o no, de un año en el plazo de cinco".

Por tanto, la Ordenanza se atiene a dicho Decreto, según preceptúa su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ". Decreto que no es objeto de impugnación en los presentes autos.

En todo caso, la exigencia de certificado de aptitud municipal, está justificada en la vinculación del ejercicio de la actividad con un determinado municipio y a las exigencias de la trama urbana del mismo para prestar el servicio en condiciones de seguridad, manteniendo la fluidez del tráfico, lo que sólo se consigue con un conocimiento singular de las vías de comunicación y los destinos de la ciudad (en este sentido la 27 julio 2017 del TSJ Madrid, rec. 75/2013 , FFDDº 29 y 30).

2.13) organización del servicio (28,5,29 y 30)

El opinión de la actora, dichos artículos recogen una restricción incompatible con el principio de la libertad horaria y podría llevar a un acuerdo de reparto de los mercados contrario al interés general.

El tenor literal de los artículos es el siguiente:

RESPUESTA.- El 28.5. Los vehículos autotaxis no podrán estar estacionados en la parada durante más de 30 minutos sin estar en activo.

El Artículo 29. Descansos La Delegación Municipal que ostente las competencias en



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 30/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

materia de transportes podrá establecer reglas de organización y coordinación del servicio en materia de horarios, calendarios, descansos y vacaciones, y por motivos de seguridad vial, oídas las asociaciones profesionales del sector. En caso de estar regulado el descanso en el Municipio de Marbella, las licencias podrán prestar servicio en el día de descanso cuando el servicio del que se trate sea previamente concertado, o cuando sean vehículos adaptados para discapacitados y el servicio esté destinado a estos usuarios. El Artículo 30. De la obligatoriedad de determinados servicios La Delegación Municipal que ostente las competencias en materia de transportes podrá establecer la obligación de prestar determinados servicios de conformidad con dispuesto en el artículo 43 del Decreto 35/2012.

RESPUESTA. Seguimos el criterio de esta Sala en sentencia de fecha 13 de octubre de 2017 : Artículo 43 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía , por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo:

"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.

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

A la cuestión también se refiere la Exposición e Motivos del Decreto "Se prevé, además, la competencia que ostentan los municipios para regular las condiciones de prestación de los servicios, estableciendo, por ejemplo, zonas u horarios en los que debe garantizarse el servicio a la población, o normas de coordinación de los descansos, vacaciones, etc, siempre dando audiencia previa a los afectados, es decir, las asociaciones del sector y las personas consumidoras y usuarias."

Dicho Decreto 35/2012, en su Disposición transitoria primera "Adaptación de las



FIRMADO POR			03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 31/36
			02/12/2021 13:37:18	
			30/11/2021 08:28:05	
			29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ". Señalando el Artículo 4 del Decreto, bajo la rúbrica " Ordenanzas Municipales":

"Los municipios en que se pretenda establecer el servicio de taxi podrán aprobar las Ordenanzas aplicables al establecimiento y prestación del mismo, en las que se regularán, como mínimo, los extremos que se indican a continuación, dentro del marco de lo establecido en el presente Reglamento:...

c) Condiciones de prestación del servicio....

g) Régimen de descanso "

Por tanto, la el referido artículo de la Ordenanza al reproducir el Decreto cumplimenta lo preceptuado por éste, que en este punto no quedó afectado por la sentencia de esta Sala n ° 2963/2015, de 30 de diciembre, procedimiento ordinario n ° 640/2012, y en los presentes autos no ha sido impugnado, por lo que el motivo debe ser desestimado. Baste añadir, sobre la audiencia a interesados, que es preceptiva en la elaboración de las disposición municipales, que debe someterse a los trámites y requisitos que sirven para garantizar su legalidad, ajustándose a los artículos 49 y ss. de la LBRL.

2.14 RÉGIMEN TARIFARIO(32).

Manifiesta la actora que sobre los efectos restrictivos de la competencia derivados del establecimiento de un sistema de tarifas para la prestación de servicios de taxi se han pronunciado en reiteradas las autoridades sobre competencia. Como recuerda en su informe el CDCA la existencia de un poder tarifario no está justificado en aso de una actividad privada que debe estar sujeta a las exigencias del derecho protector de la competencia.

RESPUESTA. Artículo 32. De las tarifas 32.1. La prestación del servicio de taxi se llevará a cabo con arreglo a las tarifas establecidas en cada caso por el órgano competente y de conformidad con lo dispuesto en el título IV del Decreto 35/2012. 32.2. Será obligatorio la colocación del correspondiente cuadro homologado de tarifas en vigor en el interior del vehículo, en lugar visible para el público. Dicho cuadro contendrá todos los suplementos y tarifas especiales que proceda aplicar. Su formato y demás características serán establecidos por el Ayuntamiento para cada ejercicio. Artículo 33. De las asociaciones legalmente constituidas 33.1. Será reconocida la representatividad de las asociaciones del sector del taxi que estén legalmente constituidas ante el Ayuntamiento acreditado mediante acta de la asamblea de sus respectivos colectivos. Las asociaciones deberán estar inscritas en el Registro Municipal de Entidades Ciudadanas. 33.2. Las asociaciones legalmente constituidas que tengan sistema de gestión de flotas, regularán en su régimen interno, el trabajo que reciban mediante el mencionado sistema, sin contradecir esta

RESPUESTA. Artículo 32. De las tarifas 32.1. La prestación del servicio de taxi se llevará a cabo con arreglo a las tarifas establecidas en cada caso por el órgano competente y de conformidad con lo dispuesto en el título IV del Decreto 35/2012. 32.2. Será obligatorio la colocación del correspondiente cuadro homologado de tarifas en vigor en el interior del vehículo, en lugar visible para el público. Dicho cuadro contendrá todos los suplementos y tarifas especiales que proceda aplicar. Su formato y demás características serán establecidos por el Ayuntamiento para cada ejercicio. Artículo 33. De las asociaciones



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 32/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		

legalmente constituidas 33.1. Será reconocida la representatividad de las asociaciones del sector del taxi que estén legalmente constituidas ante el Ayuntamiento acreditado mediante acta de la asamblea de sus respectivos colectivos. Las asociaciones deberán estar inscritas en el Registro Municipal de Entidades Ciudadanas. 33.2. Las asociaciones legalmente constituidas que tengan sistema de gestión de flotas, regularán en su régimen interno, el trabajo que reciban mediante el mencionado sistema, sin contradecir esta ordenanza, la reglamentación autonómica o o cualquier otra legislación aplicable en vigor u otra normativa en la materia.

La sentencia de 13 de octubre de 2013 dice La norma impugnada es reproducción adaptada del Artículo 58 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía , por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo:

"Artículo 58. Tarifas.

1. La prestación del servicio de autotaxi se llevará a cabo con arreglo a las tarifas establecidas en cada caso por el órgano competente.

2. Corresponde a los Ayuntamientos establecer las tarifas para los servicios urbanos con sujeción a lo dispuesto en la normativa vigente en materia de precios autorizados, previa audiencia de las asociaciones representativas del sector del autotaxi y de las personas consumidoras y usuarias, así como de las organizaciones sindicales con representación en su territorio.

3. Corresponde a la Consejería competente en materia de transportes la determinación de las tarifas para los servicios interurbanos.

4. 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.

5. Se aplicará la tarifa que corresponda entre origen y destino, sin que la realización de alguna parada intermedia suponga la paralización del taxímetro y su nueva puesta en marcha, salvo pacto en contrario.

6. A petición de los Ayuntamientos o entes que hayan asumido sus funciones en esta materia y de las organizaciones representativas del sector del taxi conjuntamente, la Consejería competente en materia de transportes, previa consulta a las asociaciones de personas consumidoras y usuarias, podrá fijar unas tarifas interurbanas diferenciadas y específicas para aquellas poblaciones y áreas de influencia que por sus especiales características así lo requieran".

Respecto a las tarifas, dice la Exposición de motivos del referido Decreto "En el Título IV se regula el régimen tarifario. Corresponde su aprobación a los Ayuntamientos en relación a las tarifas urbanas y a la Consejería competente en materia de transportes por lo que respecta a las interurbanas, todo ello con sujeción a la normativa vigente en materia de precios autorizados y previa audiencia a las asociaciones representativas del sector y de personas consumidoras y usuarias, así como de las organizaciones sindicales con implantación en su territorio"

Dicho Decreto 35/2012, en su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a



FIRMADO POR		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 33/36
		02/12/2021 13:37:18	
		30/11/2021 08:28:05	
		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		

lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ".

Por tanto, la el referido artículo de la Ordenanza al reproducir el Decreto citado cumplimenta lo preceptuado por éste, que en este punto no quedó afectado por la sentencia de esta Sala n° 2963/2015, de 30 de diciembre.

2.15) OTRA PREVISIÓN ESPECIAL con impacto sobre la competencia(34 3) de la Ordenanza.

Alega la actora que dicho artículo genera graves riesgos sobre la competencia dado que llevaría implícita la facultad de los profesionales de intercambiar información sobre la morosidad de los usuarios y restringir la competencia.

RESPUESTA.

El citado artículo 34.3.g establece que Los conductores y conductoras podrán negarse a prestar sus servicios en los supuestos contenidos en el Decreto 35/2012, y en los casos siguientes: g) Exista una reiterada demanda telefónica de servicios por usuarios físicos particulares y el posterior abandono de los mismos sin su abono y sin causa justificada o el conocimiento fehaciente por parte del conductor o conductora del reiterado uso del servicio y posterior impago del mismo por parte del viajero o viajera, después de la prestación del servicio. En estos casos se podrá exigir a la persona usuaria, por adelantado, la tarifa mínima urbana vigente, y cuando no se efectúe el abono previo, el conductor o c conductora estará facultado para negarse a prestar el servicio. Se considerará que existe reiteración cuando se produzca el mismo hecho dos o más veces en el plazo de un año. A efectos de su acreditación, el titular deberá dar cuenta al Ayuntamiento de las condiciones en que hubiese producido el impago.

RESPUESTA. La sentencia de 13 de octubre de 2017 señala al respecto que "La norma impugnada es reproducción del Artículo 46. 2 del Decreto 35/2012, de 21 de febrero, de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía , por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo:

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

d) Cuando exista una reiterada demanda telefónica de servicios y el posterior abandono de los mismos sin su abono y sin causa justificada, o el conocimiento fehaciente por parte del conductor o conductora del reiterado uso del servicio y posterior impago del mismo por parte del viajero o viajera, después de la prestación del servicio. En estos casos se podrá exigir a la persona usuaria, por adelantado, la tarifa mínima urbana vigente, y en servicios interurbanos la totalidad de la tarifa interurbana vigente, y cuando no se efectúe el abono previo, el conductor o conductora estará facultado para negarse a prestar el servicio. Se considerará que existe reiteración cuando se produzca el mismo hecho dos o más veces en el plazo de un año".

Dicho Decreto 35/2012, en su Disposición transitoria primera "Adaptación de las Ordenanzas Municipales y Normas de Funcionamiento de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta", dispone con carácter imperativo que " Los municipios y las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta adaptarán sus Ordenanzas y normas de funcionamiento, respectivamente, en materia de transporte urbano de viajeros y viajeras a lo previsto en el Reglamento que aprueba el presente Decreto, en el plazo de quince meses a contar desde su entrada en vigor ".

Por tanto, la el referido artículo de la Ordenanza al reproducir el Decreto cumplimenta lo



FIRMADO POR			PÁGINA 34/36
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/

preceptuado por éste, que en este punto no quedó afectado por la sentencia de esta Sala nº 2963/2015, de 30 de diciembre, procedimiento ordinario nº 640/2012, y en los presentes autos no ha sido impugnado, por lo que el motivo debe ser desestimado.

TERCERO.- De conformidad con el artículo 139 de la L.J. no procede hacer expreso pronunciamiento sobre las costas.

Por las razones expuestas, en nombre de Su Majestad el Rey y por la potestad de juzgar que nos ha conferido el Pueblo español en la Constitución,

FALLAMOS

Estimar parcialmente el recurso contencioso administrativo interpuesto por la JUNTA DE ANDALUCÍA contra la Ordenanza Municipal de los Servicios Públicos de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo en el Municipio de Marbella, anulando los siguientes artículos 4.2 4.3, 6.4, 25, 18.5, 19, 16.2, 16.4, 6.1, 18.1, 4.2 y 12, mantenido el resto. Sin costas.

Notifíquese esta Sentencia a las partes haciéndoles saber que contra la misma cabe interponer recurso de casación ante la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Supremo si el recurso pretende fundarse en infracción de normas de Derecho estatal o de la Unión Europea que sean relevantes y determinantes del fallo impugnado o ante una Sección de la Sala de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía con la composición que determina el artículo 86.3 de la Ley jurisdiccional si el recurso se fundare en infracción de normas emanadas de la Comunidad Autónoma, recurso que habrá de prepararse ante esta misma Sala en el plazo de treinta días, contados desde el siguiente al de la notificación de la presente Sentencia mediante escrito que reúna los requisitos expresados en el artículo 89.2 del mismo Cuerpo legal.

Así por esta nuestra sentencia, de la que se llevará testimonio literal a los autos de que dimana, con inclusión del original en el Libro de Sentencias, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

PUBLICACION.- Dada, leída y publicada fue la anterior Sentencia por la Ilma. Sra. Ponente que la ha dictado, estando celebrando audiencia pública en el día de su fecha, ante mí, el Secretario. Doy fe



FIRMADO POR			PÁGINA 35/36
VERIFICACIÓN			https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/



FIRMADO POR	[Redacted]		03/12/2021 09:41:05	PÁGINA 36/36
	[Redacted]		02/12/2021 13:37:18	
	[Redacted]		30/11/2021 08:28:05	
	[Redacted]		29/11/2021 15:58:15	
VERIFICACIÓN	[Redacted]		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	