

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL DECRETO .../2026, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE LOS SERVICIOS DE AUTOTAXI PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS EN VEHÍCULOS DE TURISMO EN CASTILLA-LA MANCHA.

1. Objeto de la memoria

La presente memoria tiene por finalidad justificar la necesidad, oportunidad y adecuación jurídica del Decreto .../2026, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Autotaxi para el transporte público de personas en vehículos de turismo en Castilla-La Mancha, de conformidad con lo exigido por el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC), así como por la normativa autonómica en materia de elaboración de disposiciones reglamentarias, constituida básicamente por los artículos 36 y 37 de la Ley 11/2003, de 25 de septiembre, del Gobierno y del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha.

2. Marco competencial

El Estatuto de Autonomía de Castilla-La Mancha, aprobado por Ley Orgánica 9/1982, de 10 de agosto, atribuye en su artículo 31.1. 4ª, a la Comunidad Autónoma, la competencia exclusiva sobre los transportes terrestres cuyo itinerario discorra íntegramente por su territorio.

El borrador del decreto concreta en su preámbulo que:

“En ejercicio de esta competencia, la Ley 14/2005, de 29 de diciembre, de Ordenación del Transporte de Personas por Carretera, habilita al Consejo de Gobierno para dictar las disposiciones reglamentarias necesarias para su aplicación.”

El nuevo decreto se dicta, por tanto, en desarrollo parcial de la Ley 14/2005, sustituyendo y actualizando el Decreto 12/2018, de 13 de marzo, que queda expresamente derogado.

3. Diagnóstico de la situación y necesidad de la nueva regulación

3.1. Limitaciones del Decreto 12/2018, de 13 de marzo.

El reglamento vigente desde 2018 se centró exclusivamente en las licencias de autotaxi y constituyó la primera norma autonómica integral en la materia. Sin embargo, su aplicación ha puesto de manifiesto importantes insuficiencias. Así, a título de ejemplo, y como se cita en el propio preámbulo del borrador:

- Rigidez en la transmisión de licencias.
- Necesidad de flexibilizar el visado y su coordinación con la autorización interurbana.
- Falta de adaptación del límite de antigüedad de los vehículos a las realidades del servicio.
- Insuficiente regulación del número de conductores por licencia.
- Ausencia de mecanismos para contratación a precio máximo.

- Necesidad de regular licencias temporales ante picos de demanda.
- Falta de un estatuto jurídico de las personas usuarias.

3.2. Cambios en los hábitos de movilidad

Desde 2018 se ha producido una transformación profunda en los patrones de movilidad:

- Incremento de la demanda de transporte puerta a puerta.
- Envejecimiento de la población en zonas rurales.
- Necesidad de garantizar movilidad en municipios con baja densidad.
- Expansión de nuevas tecnologías de contratación y gestión del servicio.
- Mayor exigencia de calidad, accesibilidad y sostenibilidad ambiental.

3.3. Relevancia del taxi en Castilla-La Mancha

El taxi constituye un servicio esencial en un territorio extenso, disperso y con núcleos rurales donde el transporte regular no siempre es viable. De hecho, el servicio de autotaxi se ha convertido en los últimos años en una pieza relevante para la atención de servicios de diferente carácter.

4. Oportunidad y objetivos del nuevo reglamento

El nuevo reglamento persigue:

- a) Actualizar y ampliar el régimen jurídico del taxi, adaptándolo a la realidad socioeconómica y tecnológica actual.
- b) Mejorar la calidad del servicio, garantizando seguridad, accesibilidad, profesionalidad y transparencia tarifaria.
- c) Favorecer la actividad económica del sector mediante mayor flexibilidad en:
 - Transmisión de licencias.
 - Contratación de conductores.
 - Sustitución y antigüedad de vehículos.
 - Modalidades de contratación (precio máximo, pago por plaza, servicios especializados).
- d) Reforzar la coordinación entre licencias urbanas y autorizaciones interurbanas, mediante un procedimiento único y coherente.
- e) Impulsar la accesibilidad universal, asegurando un número suficiente de taxis adaptados y regulando su operativa.
- f) Ordenar la interacción supramunicipal, a través de la regulación completa de las Áreas Territoriales de Prestación Conjunta.
- g) Establecer un estatuto claro de derechos y deberes, tanto para conductores como para personas usuarias.



Castilla-La Mancha

5. Adecuación a los principios del artículo 129 de la LPAC

El citado precepto establece una serie de principios que deben inspirar el ejercicio de la potestad reglamentaria por parte de las Administraciones Públicas. Son los siguientes:

5.1. Necesidad

La norma es necesaria para:

- Resolver las disfunciones detectadas en la aplicación del Decreto 12/2018, de 13 de marzo.
- Adaptar el servicio a la evolución tecnológica y social.
- Garantizar la movilidad en zonas rurales.
- Homogeneizar criterios entre municipios.

5.2. Eficacia

El reglamento constituye el instrumento adecuado para ordenar un servicio público esencial y de competencia autonómica.

5.3. Proporcionalidad

La regulación se limita a lo imprescindible para garantizar:

- Seguridad jurídica.
- Calidad del servicio.
- Protección de usuarios y profesionales.

No impone cargas innecesarias.

5.4. Seguridad jurídica

El texto propuesto deroga expresamente la normativa anterior, sistematiza en un único reglamento toda la regulación del taxi y, por último, clarifica competencias autonómicas y municipales.

5.5. Transparencia

Desde el punto de vista de la transparencia, se ha formulado el trámite de la consulta previa y se prevé que en el procedimiento de elaboración se proceda a la audiencia e información pública. Asimismo, se publicará el borrador en el Portal de Transparencia y se solicitarán los informes sectoriales que procedan.

5.6. Eficiencia

La futura norma:

- Simplifica procedimientos.
- Evita duplicidades entre administraciones.
- Mejora la coordinación entre títulos habilitantes.



Castilla-La Mancha

- Reduce cargas administrativas mediante visado coordinado y documentación ya obrante en poder de la Administración.

6. Contenido esencial del reglamento. Principales novedades.

El reglamento se estructura en 54 artículos, distribuidos en cinco títulos:

- Disposiciones generales
- Títulos habilitantes, vehículos y conductores
- Prestación de los servicios
- Interacción de servicios y Áreas Territoriales de Prestación Conjunta
- Régimen tarifario

El proyecto de decreto que aprueba el reglamento comprende, además:

- Dos disposiciones transitorias.
- Una disposición adicional.
- Una disposición derogatoria.
- Tres disposiciones finales.

De este contenido, las principales novedades respecto el decreto actual, son las siguientes:

1ª Se reforma el título para circunscribirlo al servicio de autotaxi pues el título anterior también podía entenderse que abarcaba los servicios de arrendamientos de vehículos con conductor que serán objeto de regulación en otra normativa.

Tras la publicación del Decreto 12/2018, de 13 de marzo, se aprobaron por el Estado estas normas que, aunque específicamente se refieren al servicio de arrendamiento de vehículos con conductor, es lo cierto que justifican un nuevo decreto del servicio de autotaxi para deslindar ambas figuras y buscar una homogeneización y equilibrio entre ambos servicios. Además, ha habido pronunciamientos del Tribunal Supremo que ayudan sobremanera a deslindar ambos tipos de servicio de transporte de interés público y general. Resumimos esta normativa y jurisprudencia:

- Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, por el que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor.
- Tribunal Supremo, Sala Tercera, de lo Contencioso-administrativo, Sección 3ª, Sentencia 921/2018 de 4 jun. 2018, Rec. 438/2017.

2ª Se considera necesario adaptar la regulación del servicio de autotaxi a los cambios de la sociedad y a la necesidad de flexibilizar y agilizar el procedimiento de concesión de licencias, el régimen de la transmisión de estas, la posibilidad de precontratar el servicio de taxi o también la posibilidad de establecer un precio cerrado entre taxista y cliente, siempre por debajo de las tarifas oficiales.



Castilla-La Mancha

3ª Se incluye un régimen competencial (artículo 3 del borrador) con el fin de delimitar los ámbitos de actuación de la Administración regional y la Administración local.

4ª En el artículo 4 se incluye un deber para los Ayuntamientos de aprobar unas Ordenanzas del servicio de taxi. Hasta ahora era una posibilidad, pero se considera necesario que sea un deber en aras a velar por el principio de seguridad jurídica no ya sólo desde el punto de vista de los taxistas y los usuarios sino también desde el punto de vista de las relaciones entre la Administración regional y la Administración local. Este cambio es una propuesta del sector del taxi.

5ª En el artículo 11 se amplía de 60 a 90 días naturales el plazo para iniciar la actividad desde la concesión de la licencia. Con ello se da más flexibilidad y más margen a los taxistas para la puesta en marcha del servicio. Además, en este mismo precepto se incluye la posibilidad de la autorización provisional mientras que se tramita la transmisión de la licencia, lo que garantiza la continuidad del servicio.

6ª En el artículo 12, cuando se regula el procedimiento excepcional de concesión de licencias por encima de los umbrales establecidos en el apartado 2, se reduce que tiene la Administración regional para emitir su informe vinculante de dos meses a uno, pero a contar desde que el expediente remitido por la Administración local estuviese completo.

7ª En el artículo 14 se reduce el plazo que tiene el Ayuntamiento para ejercer el derecho de tanteo de dos meses a un mes, lo cual, al igual que otras novedades introducidas, redonda en una mayor agilidad y simplificación de procedimientos.

8ª En el artículo 20 se incluye que la suspensión no pueda pedirse cuando el titular de la licencia se jubile, lo cual se considera redundante en la continuidad del servicio.

9ª En el artículo 21, dedicado a la extinción y revocación de la licencia, se amplía el plazo de 24 a 48 meses, sin que la licencia se haya transmitido (cuando por jubilación del titular de la licencia se hubiera contratado a otra persona para que lleve el taxi).

10ª En el artículo 22 se incluye un párrafo nuevo donde se excepciona el requisito general de la antigüedad de los vehículos (diez años) en supuestos de población y etiquetas 0 y ECO. Este cambio, pedido por el sector, incorpora mayor flexibilidad al requisito de la antigüedad.

En el apartado cuatro de este mismo precepto se introduce también mayor flexibilidad al posibilitar la sustitución de vehículos en casos de vehículos adaptados y de euro taxis.

11ª En el artículo 23 se eliminan determinados condicionantes de los vehículos, dando más libertad a sus titulares.

12ª El artículo 25, dedicado al número de plazas por vehículo, se adapta a las últimas reformas operadas en la materia, dado que actualmente los vehículos tienen un máximo de nueve plazas, incluido el conductor. La previsión de un mínimo de cinco y un máximo de siete plazas se había quedado obsoleta.

13ª El artículo 33, dedicado a la prestación del servicio por otros conductores/as, se modifica en los términos propuestos por el sector, dando más margen y flexibilidad, pues amplían a dos los conductores por licencia (hasta ahora era uno), y amplían el plazo indicado anteriormente de 24 a 48 meses, en caso de jubilación del titular.



Castilla-La Mancha

14ª En el artículo 35, dedicado al inicio del servicio interurbano, se añade un párrafo final dedicado a los servicios que hayan sido previamente contratados con las mutuas colaboradoras de la Seguridad Social, para recoger pacientes y llevarlos a consulta o rehabilitación. Esta modificación, pedida por el sector, al igual que otros cambios citados anteriormente, contribuyen a flexibilizar el régimen de los servicios interurbanos.

15ª Se da nueva redacción al artículo 36 con el fin de regular el precontrato en el servicio de autotaxi. Se trata de una demanda del sector para ampliar el campo de actuación de los taxis, que se considera ajustada a derecho y, además, hay comunidades autónomas que lo regulan como Castilla y León y Aragón.

16ª En el artículo 42 se elimina el deber de tener que llevar determinada documentación el taxi porque no se considera necesario.

17ª En el artículo 52, dedicado a las tarifas, se añade un párrafo nuevo en el apartado 6, posibilitando cobrar un suplemento a partir de la quinta plaza.

Y se añade un apartado séptimo dedicado al precio cerrado que pueden pactar el taxista y el usuario, con determinados condicionantes, y que contribuye también a dar mayor flexibilidad al régimen tarifario.

18ª Se incluye como novedad un precepto dedicado a los servicios contratados por plaza con pago individual, que también se considera que amplía el campo de actuación del servicio de autotaxi y, además, contribuye a flexibilizar y agilizar la prestación de este servicio.

19ª Finalmente, se ha incluido una disposición adicional dedicada a posibilitar que los titulares de licencia de autotaxi puedan solicitarla en el plazo de seis meses a contar desde la entrada en vigor del decreto; se pretende con ello satisfacer una petición del sector para facilitar a los titulares de licencia de taxi que no hubieran solicitado la tarjeta de transporte, que puedan solicitarla en un plazo prudencial tras la entrada en vigor del reglamento.

7. Impacto económico y presupuestario

La norma no genera gasto público adicional significativo, dado que:

- No crea nuevos órganos administrativos.
- No establece subvenciones ni incrementa plantillas.
- La gestión del servicio continúa correspondiendo a ayuntamientos y a la Consejería competente.

Sí puede generar impactos económicos positivos:

- Mayor seguridad jurídica para el sector.
- Incremento de la actividad por nuevas modalidades de contratación.
- Renovación progresiva del parque móvil.
- Mejora de la accesibilidad y calidad del servicio.

El reglamento tiene un impacto social claramente positivo:

- Mejora la movilidad en zonas rurales.
- Refuerza la protección de personas usuarias.
- Impulsa la accesibilidad universal.
- Facilita la atención a colectivos vulnerables (violencia de género, personas mayores, personas con discapacidad).
- Profesionaliza el sector.

9. Impacto medioambiental

La norma fomenta la incorporación de vehículos menos contaminantes y permite a los municipios establecer distintivos de Ecotaxi, contribuyendo a la reducción de emisiones.

10. Impacto normativo

El futuro decreto tendrá impacto normativo en cuanto supondrá la derogación del actual Decreto 12/2018, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Personas en Vehículos de Turismo.

11. Conclusión

La aprobación del nuevo Reglamento de los Servicios de Autotaxi en Castilla-La Mancha resulta necesaria, oportuna y plenamente justificada, al permitir:

- Modernizar el servicio.
- Adaptarlo a la realidad actual.
- Garantizar la movilidad en todo el territorio.
- Mejorar la calidad y seguridad del transporte.
- Reforzar la coordinación administrativa.
- Proteger los derechos de usuarios y profesionales.

La norma cumple los principios de buena regulación y se ajusta al marco competencial autonómico.

Por todo cuanto antecede, se propone iniciar la tramitación para la elaboración y aprobación de un nuevo reglamento de los servicios de autotaxi para el transporte público de personas en vehículos de turismo en Castilla-La Mancha.

En Toledo, a fecha y firma según huella digital

LA DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD